



Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasomääritys

Palvelutasosuunnitelma vuosille 2014-2018

JAAKKO RINTAMÄKI | NIKO SETÄLÄ | LAURA PÖLLÄNEN | VIRPI ANSIO



Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasomäärittäminen

Palvelutasosuunnitelma vuosille 2014-2018

JAAKKO RINTAMÄKI

NIKO SETÄLÄ

LAURA PÖLLÄNEN

VIRPI ANSIO

RAPORTEJA - %| 201'

**POHJANMAAN JA KESKI-POHJANMAAN JOUKKOLIIKENTEN PALVELUTASOMÄÄRITYS
PALVELUTASOSUUNNITELMA VUOSILLE 2014-2018**

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Kansikuva: sxc.hu

ISBN 978-952-257-869-3 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-869-3

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

Esipuhe, Förord.....	3
Tausta ja tavoitteet.....	4
Työhön liittyvät selvitykset ja suunnitelmat	5
Maakunnalliset suunnitelmat	5
Joukkoliikenteen palvelutasomäärittely	6
Alueellinen palvelutaso.....	6
Kaukoliikenteen palvelutaso	7
Uusi joukkoliikennelaki.....	7
Joukkoliikenteen järjestämismallit	7
Joukkoliikenteen järjestämistapauudistusten mahdollisuuksia ja uhkia	10
Siirtymäajan sopimukset	10
Suunnitelma-alueen liikenteellinen asema sekä väestö- ja aluerakenteen kuvaukset.....	11
Väestön sijoittuminen	11
Joukkoliikenteen kysynnän ja liikkumisen kuvaaminen.....	14
MALPE-alue tarkastelut	16
Asukaskysely	19
Oppilaitoskyselyt ja tärkeimmät yhteysvälit	21
Joukkoliikenteen palvelutaso Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan maakunnissa	25
Suunnitelma-alueen joukkoliikennejärjestelmä.....	25
Joukkoliikenteen palvelutasoluokitus	25
Lippujärjestelmä	26
Joukkoliikenteen palvelutaso	28
Pohjanmaan maakunta.....	28
Vaasan työssäkäyntialue	33
Suupohjan rannikkoseutu	35
Keski-Pohjanmaan maakunta	36
Kokkola-Pietarsaaren työssäkäyntialue	40
Laatukäytävät.....	42
Vaasa-Seinäjoki.....	42
Vaasa-Kokkola	42
Pietarsaari-Luoto-Kokkola	43
Kaukoliikenne	44

Joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso	49
Tavoitteellisen palvelutason muodostamisen lähtökohdat.....	49
Palvelutasotavoitteet	49
Puutteet joukkoliikenteen palvelutasossa.....	51
Työperäiset matkat	51
Opiskelu- ja asiointimatkat	51
Pitkät matkat.....	52
Joukkoliikenteen infrastruktuuri	53
Informaatio- ja lippujärjestelmät	54
Kaukoliikenteen kehittämisen tavoitteet	54
Palvelutasotavoitteiden toteuttamisen kustannukset	54
Joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteiden MALPE-yhteensovitus.....	55
 Hahmotelma joukkoliikenteen kehittämisohjelmasta.....	 60
 Lähteet	 62
 Liitteet	 63



Esipuhe, Förord

Keski-Pohjanmaan ja Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma on laadittu maaliskuussa 2013. Joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelman laatiminen ja tavoitteiden asettaminen on toimivaltaisen viranomaisen lakisääteisiä tehtäviä. Toimivaltaisena viranomaisena Keski-Pohjanmaan ja Pohjanmaan maakuntien alueella on Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus. Palvelutasotavoitteet on työssä määritelty vuosille 2014-2018.

Joukkoliikennesuunnitelmassa sovellettiin liikennepoliittisten tavoitteiden mukaista maankäytön, asumisen, liikenteen, palveluiden ja elinkeinojen kokonaistarkasteluja. Joukkoliikenteen palvelusokriteereiden ja -tavoitteiden määrittämisessä hyödynnettiin Liikenneviraston ohjetta alueellisen joukkoliikenteen palvelusomärittelystä 15/2011. Maakunnallisessa liikennejärjestelmätyössä rakennettiin MALPE-palvelusotekijöiden kautta kriteerit, jöiden avulla joukkoliikenteen palvelutason tavoitteita kohdennettiin Vaasan ja Kokkolan työssäkäyntialueille, Vaasa-Seinäjoki ja Pietarsaari-Kokkola -laatuikäytävälle, kuntakeskuskille ja maaseutualueille. Joukkoliikenteen kilpailukyvyn kannalta työssäkäyntialueet ja laatuikäytävät ovat ensisijaisia palvelutason kehittämisaalueita. Kuntakeskuksista pyritään pääosin ympärivuotisen peruspalvelutason vahvistamiseen. Maaseutualueilla suurena haasteena on varmistaa toimivat minimitaso asointiyhteydet lähiasointitaajamaan. Lakisääteistä palvelutasoa ei pidetä riittävänä tasona yhdelläkään tarkastellulla yhteysväillä.

Ohjausryhmätyöskentelyyn ovat osallistuneet Anders Pulkkis Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksesta, Janna Räisänen Keski-Pohjanmaan liitosta, Tero Voldi Pohjanmaan liitosta, Ilkka Kangas Kokkolan kaupungilta ja Tomi Kaunismäki Vaasan kaupungilta. Konsulttina suunnittelutyössä toimi Sito Oy. Konsultin projektityöryhmään kuuluivat Jaakko Rintamäki, Niko Setälä, Laura Pöllänen ja Virpi Ansio.

Servicenivåplanen för kollektivtrafiken i Mellersta Östbotten och Östbotten utarbetades i mars - augusti 2013. De regionala behöriga myndigheterna har lagstadgad skyldighet att göra en servicenivåplan för kollektivtrafiken och sätta mål för servicenivån. Den behöriga myndigheten i Östbottens och Mellersta Östbottens landskap är Södra Östbottens närings-, trafik- och miljöcentral (ELY-central). I den här redogörelsen har servicenivåerna definierats för 2014-2018.

I den här planen för kollektivtrafiken tillämpades trafikpolitiska mål med tanke på markanvändning, boende, trafik, service och näringsliv som helhet. I arbetet utnyttjades Trafikverkets rådgivning om servicenivån för regional kollektivtrafik 15/2011. I samband med det regionala arbetet inom trafiken sattes servicenivåkriterierna (i fråga om markanvändning, boende, trafik, service och näringsliv) med hjälp av vilka målen för servicenivån för kollektivtrafiken tillämpades på interna arbetsresor i Vasa-Karleby-området, Vasa-Seinäjoki och Jakobstad-Karleby kvalitetskorridorer, kommuncentra och landsorter. Sysselsättningsområdena och kvalitetskorridorerna är de primära servicenivåfaktorer som måste utvecklas så att kollektivtrafiken blir mera konkurrenskraftig. I kommuncentra är det huvudsakliga syftet att stärka grundnivån av servicen så att servicen fungerar året runt. Den stora utmaningen på landsorter är att säkra fungerande förbindelser på minimiservicenivå t.ex. på inköpsresor till en närliggande tätort. Den lagstadgade servicenivån betraktas inte som en tillräcklig nivå i någon av de ovannämnda förbindelselederna.

Som deltagarna i handledningsgruppen arbetade Anders Pulkkis (Södra Östbottens ELY-central), Janna Räisänen (Mellersta Östbottens förbund), Tero Voldi (Östbottens förbund), Ilkka Kangas (Karleby stad) och Tomi Kaunismäki (Vasa stad). Sito Oy var projektets konsult och till konsultgruppen hörde Jaakko Rintamäki, Niko Setälä, Laura Pöllänen och Virpi Ansio.

Tausta ja tavoitteet

Työssä määritellään Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan maakuntien joukkoliikenteen palvelutaso. Toimivaltaisten viranomaisten on joukkoliikennelain mukaan vahvistettava alueellaan joukkoliikenteen palvelutaso. Joukkoliikennelaki edellyttää yhteistyötä toimivaltaisten viranomaisten, kuntien ja maakuntaliittojen kesken.

Joukkoliikenteen palvelutasotyö on sovittu yhteen ELY-keskuksen joukkoliikenteen kehittämistavoitteiden ja maakunnallisten maankäyttöä ja liikennesuunnittelua ohjaavien strategioiden kanssa. Toimivaltaisena viranomaisena Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus vahvistaa joukkoliikenteen palvelutason koko toimivalta-alueelleen vuoden 2013 aikana.¹ Työtä ohjanneessa ohjausryhmässä on ollut edustettuina ELY-keskuksen lisäksi asiantuntijoita Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan liitoista sekä Vaasan kaupungilta.

Palvelutasomäärittelyn lisäksi tässä työssä muodostetaan suunnitelma-alueelle joukkoliikenteen kehittämisohjelma. Joukkoliikenteen kehittämisohjelmassa hyödynnetään KAKEPOLI -liikennestrategiaa² ja vastaavaa valmistuvaa Pohjanmaan suunnitelmaa. Suunnittelun aikana järjestettiin seutukunta- ja teemakohtaisia työpajoja, seminaareja sekä toteutettiin kyselyjä ja haastatteluja. Vuorovaikutustapahtumista tiedotettiin suunnittelutyön edetessä muun muassa maakuntaliittojen ja ELY-keskuksen internet-sivuilla.

Alueen liikennejärjestelmän tulee antaa mahdollisuudet niin maankäytön, elinkeinotoiminnan kuin asutuksen ja palvelujen kestäväälle ja pitkäjänteiselle kehittämiselle. Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan maakunnat sijaitsevat kansainvälisten kuljetuskäytävien solmupisteessä. Päärata tarjoaa osalla suunnitelma-alueesta erittäin kilpailukykyiset yhteydet Helsinkiin ja kansainväliseen liikenneverkkoon. Vaasasta on säännölliset lauttayhteydet Uumajaan. Lisäksi alueella toimii kaksi lentoasemaa, Vaasassa ja Kruunupyssä. Alueella on hyvät mahdollisuudet kehittää turvallista ja sujuvaa arjen liikkumista, lisätä kestävien kulkutapojen, niin kävelyn, pyöräilyn kuin joukkoliikenteen suosiota sekä vähentää liikenteen päästöjä ja energiankulutusta.

Tämän joukkoliikenteen palvelutasoselvityksen tavoitevuosi on 2018. Vuosien 2014-2018 aikana Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, kunnat ja muut sidosryhmät hankkeistavat ja vaiheistavat tässä selvityksessä asetetut tavoitteet. Tavoitteet voidaan saavuttaa vain yhteistyöllä ja resursseja yhdistämällä. Erikseen määriteltyjen laatukäytävien osalta uudenlaiset kilpailukykyiset lipputuotteet ja nykyistä merkittävästi parempi informaatio ovat keskeisessä roolissa palvelutasotavoitteiden saavuttamiseksi.

¹ Pohjanmaa, Etelä-Pohjanmaa, Keski-Pohjanmaa

² Kainuun, Keski-Pohjanmaan ja Pohjois-Pohjanmaan liikennestrategia

Työhön liittyvät selvitykset ja suunnitelmat

Maakunnalliset suunnitelmat

Joukkoliikennesuunnitelmien- ja strategioiden osalta palvelutasomäärityksen 2014-2018 selkeimmät lähtökohdat ovat:

- Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn (Liikennevirasto 7/2010)
- Suositus alueellisen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä käytettävistä kriteereistä (Liikennevirasto 15/2011)
- Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutaso (Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2013)
- Liityntäliikenteen palvelutasomääritys (Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2010)
- Joukkoliikenteen laatuikäytäväs selvitykset Kurikka-Ilmajoki-Seinäjoki-Lapua ja Seinäjoki-Vaasa (2012)
- Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan maakuntasuunnitelmat
- Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma (2013)
- KAKEPOLI -liikennestrategia (2011)

Aiemmin toteutettu Etelä-Pohjanmaan maakunnan alueen palvelutasomääritys toimii tämän Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan maakunnallisten suunnitelmien perustana. Suunnitelmat tehdään samoilla menetelmillä ja palvelutasopuutteet ja niihin liittyvät kehittämishdotukset laaditaan yhteismitallisiksi.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen edellinen kattavampi palvelutasomääritys 2010-2013 on laadittu vuonna 2010. Liikennevirasto on tarkentanut suositusta palvelutasoluokittelusta ja kriteeristöstä selvityksen jälkeen, joten tämän selvityksen määrittäminen ei ole yhteensopiva nyt tehtävän palvelutasomäärityksen kanssa.

Vuonna 2010 laadittiin myös EPOELY:n Liityntäliikenteen palvelutasomääritys 2010. Työssä määriteltiin kunnittain ensisijaiset liityntäliikennepaikkakunnat ja liityntäliikenteen palvelutasotavoitteet.

Vaasan seudullinen joukkoliikennesuunnitelma on hyväksytty vuonna 2012, siinä käsitellään Vaasan sisäisen paikallisliikenteen lisäksi myös seudullista liikennettä. Myös tässä selvityksessä on käytetty palvelutasokriteerejä, jotka eivät ole suoraan yhteensopivia nykyisen ohjeistuksen kanssa.

Alueet voivat koordinoitua liikennejärjestelmätyöllä vaikuttaa erityisesti saavutettavuuden ja liikenneverkkojen kehittämiseen. Liikkumisen olosuhteita ja liikennepalveluita aktiivisesti kehittämällä saadaan vaikuttavuutta myös muihin suunnitelma-alueen strategiaan kehittämisen painopisteisiin. Kehittyvät palvelut, elinkeinoelämä, ympäristö- ja energiaosaamisen lisääminen sekä alueiden välisen vuorovaikutuksen edistäminen edellyttävät maakunnan toimijoiden aktiivista osallistumista liikkumisen palveluiden ja laajemmin liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan, että maakunnan korkein joukkoliikenteen palvelutaso on Vaasassa. Joukkoliikenteen tarjonta on maakunnassa muuta aluetta korkeampaa yhteysväleillä Laihia-Vaasa, Pietarsaari-Pännäinen, Vähäkyrö-Vaasa, Maalahti-Vaasa ja Pietarsaari-Luoto. Joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvupotentiaalin oletetaan olevan suurin Vaasan pendelöintialueella ja Vaasa-Isokyrö-Seinäjoki laatuikäytävällä. Muualla kysynnän ei oleteta kasvavan lähitulevaisuudessa.

Merkittävimmiksi joukkoliikenteen haasteiksi Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma tunnistaa seuraavat:

1. Joukkoliikenteen vuorotarjonta pääteiden ja kaupunkiseutujen ulkopuolella
2. Kannattavan joukkoliikenteen järjestäminen haja-asutusalueilla
3. Joukkoliikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöautoon (erityisesti kaupunkiseuduilla ja matkoilla Vaasan satamaan ja lentoasemalle)

KAKEPOLI -liikennestrategiassa Keski-Pohjanmaan ja muiden strategiassa mukana olevien alueiden keskeisimmäksi joukkoliikenteen haasteeksi tunnistettiin välttämättömien peruspalvelujen tarjoaminen yhä väheneville käyttäjämäärille. Pakkokäyttäjiä, kuten autottomia, lapsia ja vanhuksia varten tarvittaisiin liikennepalveluja, mutta markkinaehtoisen ja ELY-keskuksen ostoliikenteen lisäksi tuottamismallina ovat voimakkaasti yleistyneet kuntien erityiskuljetuspalvelut. Erityiskuljetuspalveluiden kasvu on ollut osittain seurausta vuoroliikenteen vähennyksistä, mutta osittain tämä johtuu myös palvelutarpeen murroksesta. Nykyinen vuoroliikenteen kalusto ei vastaa ikääntyvän väestön tarpeisiin, vaan palvelutarve aktivoituu

ensisijaisesti kuntien lakisääteisten ja tarveharkintaisen kuljetuspalveluiden puolella.

KAKEPOLI -alueella linja-autoliikenteen runko-reittien todetaan keskittyvän valtateiden ja joidenkin kantateiden muodostamille pääreiteille. Täydentäviä kuljetuspalveluita kuten kuntien asiointiliikennettä ja Kelan lakisääteisiä kuljetuksia on saatavilla myös maaseudulla.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmissa linjataan maankäytön ja liikennejärjestelmän rinnankehittämisestä. Maankäyttö, asumistiheys, asuinmuoto ja palveluverkko muodostavat tärkeimmän yhdistelmän ihmisten liikennekäyttötymisen taustalla. Asenteilla ja työpaikalla on myös suuri merkitys. Sekä Pohjanmaalla että Keski-Pohjanmaalla on tunnistettu hajautuvan yhdyskuntarakenteen ongelmat palveluverkko- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun kannalta. Kaupunkiseuduille tavoitteiksi on asetettu yhdyskuntarakenteen eheyttäminen.

Toimenpiteinä suunnitelmissa on mainittu asuinrakentamisen ohjaamista keskusta-alueille ja kävelyetäisyydelle tärkeimmistä asiointikohteista. Vahvat joukkoliikennekäytävät tunnistetaan ja niiden yhteyteen halutaan ohjata entistä enemmän rakentamista. Suunnittelualueella yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja joukkoliikenteen potentiaalin kasvattaminen kohdistuu ennen kaikkea Vaasan, Pietarsaaren ja Kokkolan työssäkäyntialueille. Potentiaalisina alueina tulee myös muistaa kaupungit yhdistävät laatukäytävät.

Joukkoliikenteen palvelutasomäärittely

Alueellinen palvelutaso

Liikennevirasto on laatinut ohjeen joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn (LiVi 07/2010) ja tarkentanut sitä suosituksella alueellisen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä käytettävistä kriteereistä (LiVi 15/2011). Tässä selvityksessä noudatetaan suosituksen mukaista jakoa kuuteen palvelutasoluokkaan: kilpailutaso, houkutteleva taso, keskitaso, peruspalvelutaso, minimitaso ja lakisääteinen taso.

Palvelutason määrittely eri tasoille pohjautuu:

- määrällisiin kriteereihin, jotka liittyvät esimerkiksi päivittäisiin liikennöintiaikoihin, päivittäisiin vuoromääriin, vuoroväliin ruuhka-aikoina, päivällä ja illalla, viikonloppuliikenteen tarjontaan jne.
- laadullisiin kriteereihin, kuten kalustoon, lippujärjestelmään ja aikatauluinformaatioon liittyviin kysymyksiin.

Yksittäinen luokka pitää sisällään eri viikonpäivien (arki, lauantai ja sunnuntai) ja eri ajankohtien (ruuhka, päivä, ilta) mukaiset määrittelyt. Huomioon otetaan myös talvi- ja kesäkauden erot.

Alueellinen palvelutaso määritellään yhteysvälikohteisesti, yleensä alue-, kaupunki- ja kuntakeskusten välille. Palvelutasomäärittelyssä liikennöintiaika on määriteltä siten, että liikennöintiaika tarkoittaa niin sanottua käyttökelpoista perilläoloaikaa. Täten liikenteen alkuaika on määriteltä ensimmäisenä saapumisaikana keskukseen ja päättyminen viimeisen paluuyhteyden lähtö-ajan perusteella.

Kilpailutason joukkoliikenne on todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Kilpailutason tavoitteena pidetään merkittävää joukkoliikenteen kulkutapaosuu- den lisäämistä. Kilpailutasolla liikennöintiaika on arkisin aamukuudesta puoleenyöhön ja vuoroväli enintään 30 minuuttia ja ruuhka-aikoina 10-20 minuuttia. Myös viikonloppuna on liikennetarjontaa lähes arkiliikenteen tapaan. Liikkuminen on vapaata, eikä sidottua joukkoliikenteen aikatauluihin. Joukkoliikenteen tarjontaa on arkisin vähintään noin 40-60 vuoroa/suunta.

Houkuttelevan tason joukkoliikenne on käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle ja tavoitteena on saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen. Houkuttelevalla tasolla liikennöintiaika on arkisin aa-

museitsemästä iltayhdeksään ja vuoroväli enintään 30-60 minuuttia, ruuhka-aikoina 15-30 minuuttia. Viikonloppuna vuorotarjonta on arkiliikennettä harvempaa, mutta vuorovälit ovat silti korkeintaan 60 minuuttia. Joukkoliikenteellä liikkuminen on suhteellisen vapaata aikataulut tuntien. Joukkoliikenteen tarjontaa on arkisin noin 20-40 vuoroa/suunta.

Keskitason joukkoliikenne tarjoaa liikkumisvaihtoehdon päivittäisiin kohteisiin. Tavoitteena on tarjota jokapäiväiset liikkumismahdollisuudet, mutta ottaen huomioon joukkoliikenteen aikataulun asettamia rajoituksia. Keskitasolla liikennöintiaika on arkisin aamuseitsemästä iltakahdeksaan ja vuoroväli ruuhka-aikoina noin 30 minuuttia, muulloin tunnista kahteen. Viikonloppuna liikennöintiaika on lyhyempi ja vuorotarjonta harvempaa. Joukkoliikenteen tarjontaa on arkisin noin 14-20 vuoroa/suunta.

Peruspalvelutason joukkoliikenne tarjoaa käytökelpoiset yhteydet työ-, koulu-, opiskelu- ja asiointimatkoille. Peruspalvelutason tavoitteena on turvata yleisimmät arjen liikkumistarpeet ja tarjota mahdollisuus käyttää joukkoliikennettä. Peruspalvelutason liikennöintiaika on aamuseitsemästä iltapäivän viiteen. Vuorotarjonta on arkipäivisin vähintään 3-5 vuoroa/suunta kulkutarpeiden mukaan. Hyvällä peruspalvelutasolla vuorotarjonta voi nousta kysynnän mukaan noin 10-13 vuoroa/suunta. Viikonloppuisin ei liikennöidä välttämättä lainkaan tai liikennettä on vain muutamia vuoroja tarpeen mukaan.

Minimitasolla avoin joukkoliikenne tarjoaa vain välttämättömät perusyhteydet eli lähinnä koulu- ja opiskelumatkayhteydet aamulla kouluun ja iltapäivällä kotiin tai vastaavasti työmatkat tarpeet. Lisäksi tavoitteena on turvata myös asiointimahdollisuudet kuntakeskukseen avoimella joukkoliikenteellä. Minimitason liikennöintiaika on arkisin noin kello 8.00-16.00, mutta se voi vaihdella esimerkiksi koulujen alkamis- ja päätymisaikojen mukaan tai paikallisten työaikojen mukaan. Vuorotarjonta voi olla vain 1-2 vuoroa/suunta ja liikennettä saatetaan hoitaa vain koulupäivinä tai kouluvuoden aikana.

Lakisääteinen taso tarkoittaa tilannetta, jossa kunta järjestää alueelta vain lakisääteiset koulu- ja muut henkilökuljetukset, joissa saatetaan käyttää osaksi myös avointa joukkoliikennettä.

Uuden joukkoliikennelain mukaan toimivaltainen viranomaislainen määrittää oman alueensa palvelutason. Suunnitelma-alueella toimivaltainen viranomaislainen on Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus.

Kaukoliikenteen palvelutaso

Liikenne- ja viestintäministeriö on selvittänyt kaukoliikenteen nykytilaa ja kehittämistarpeita (LVM 21/2011) ja määritellyt kaukoliikenteelle tavoitteellisen palvelutason (LVM 30/2011). Kaukoliikenteen palvelutasot on määritelty yli 50 000 asukkaan kaupunkiseutujen välille. Suunnitelma-alueelta Vaasa ja Kokkola ovat mukana kaukoliikenteen palvelutasomäärittelyssä.

Kaukoliikenteen valtakunnallinen palvelutaso on jaettu viiteen luokkaan:

Perustason palveluilla tyydytetään kansalaisten välttämättömät liikkumistarpeet, joita ovat päivittäiset työhön ja opiskeluun liittyvät matkat.

Toimivalla tasolla tarjotaan vaihtoehto henkilöauton käytölle ja liikkumismahdollisuus autottomille.

Kysyntää vahvistava taso tarjoaa toimivan ja käyttökelpoisen vaihtoehdon henkilöauton käytölle. Tavoitteena on saada uusia joukkoliikennematkustajia.

Kysyntää lisäävällä tasolla joukkoliikenne on kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Tavoitteena on lisätä joukkoliikenteen kulkutapaosuutta.

Huipputasolla joukkoliikenne on ylivoimainen vaihtoehto henkilöautolle. Tavoitteena on lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta.

Kaukoliikenteen palvelutason määrittää liikenne- ja viestintäministeriö. Kaukoliikenteen palvelutasot vuosille 2012-2015 on vahvistettu päätöksessä LVM/1960/08/2011.

LVM:n päätöksessä yhteysvälit Vaasasta ja Kokkolasta Helsinkiin on määritelty kysyntää lisäävälle tasolle. Molempien kaupunkien yhteydet Ouluun, Jyväskylään ja Tampereelle on määritelty toimivalle tasolle.

³ Euroopan Parlamentin ja Neuvoston asetus 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista 3.12.2007

Uusi joukkoliikennelaki

Joukkoliikenteen järjestämismallit

EU:n palvelusopimusasetus³ (PSA) ja sen mukainen Suomen uusi joukkoliikennelaki (JLL, 13.11.2009/869) ovat astuneet voimaan 3.12.2009. Niiden myötä Suomen joukkoliikennelainsäädäntö on uudistunut. Jatkossa joukkoliikenne on järjestettävä joko markkinaehtoisesti tai palvelusopimusasetuksen mukaisesti.

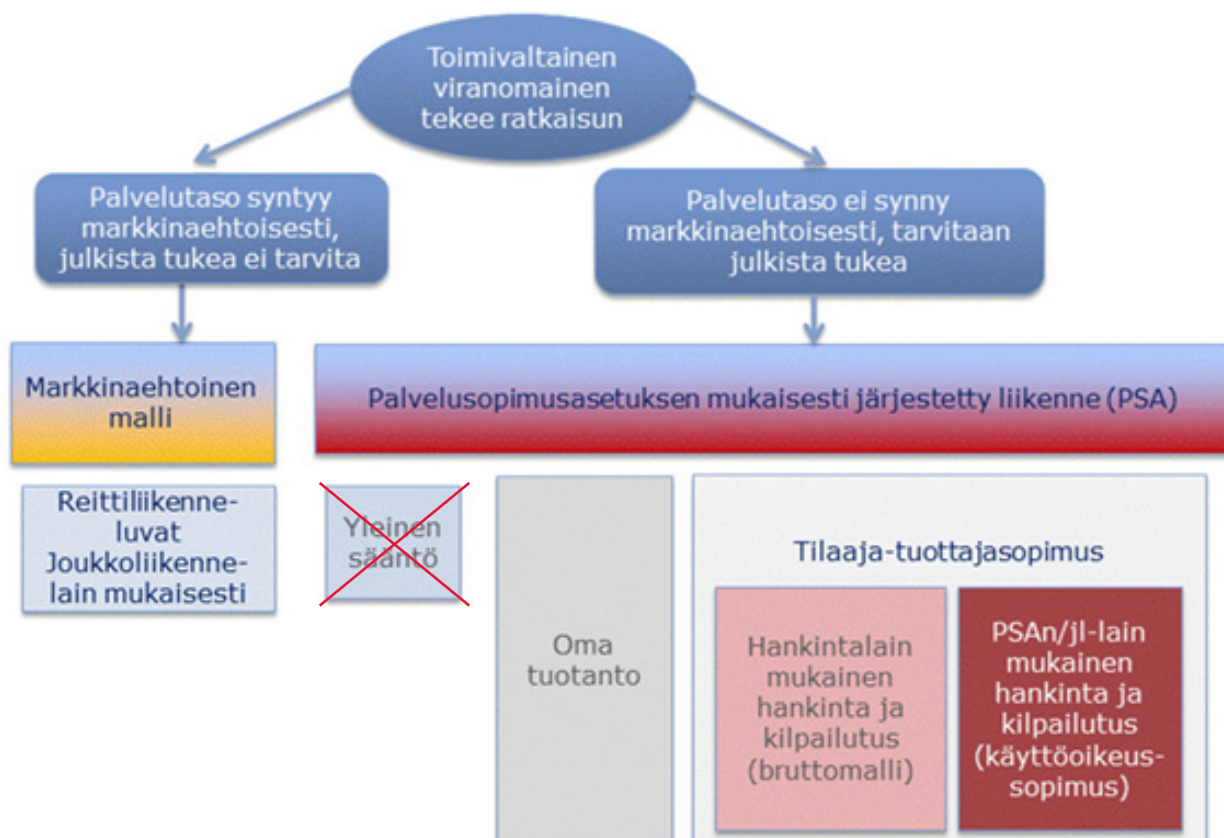
Entisen lainsäädännön mukaiset linjaliikenneluvat on pääosin muutettu siirtymäajan sopimuksiksi. Vaikka siirtymäajan sopimuksissa noudatetaan jo palvelusopimusasetusta, ovat sopimukset nimensä mukaisesti voimassa vain lain siirtymäaikana. Sopimukset umpeutuvat vuosien 2014 ja 2019 välillä. Joukkoliikennettä ei voida siirtymäajan jälkeen järjestää samalla tavoin kuin siirtymäajan sopimuksilla.

Toimivaltainen viranomainen päättää, miten joukkoliikenne sen toimivalta-alueella järjestetään siirtymäajan jälkeen. Lisäksi toimivaltaisen viranomaisen

on uuden joukkoliikennelain mukaan määritettävä toimivalta-alueensa palvelutaso. Palvelutason on oltava sen tasoinen, että osapuolet voivat sitoutua sen toteuttamiseen. Tavoitteellisen palvelutason määrittely ohjaa joukkoliikennepalvelujen järjestämistä ja rahoitusta alueella (Liikennevirasto 2010, Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn).

Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut selvityksen linja-autoliikenteen järjestämistavoista (LVM 12/2012). Selvityksessä määritellään liikenteen järjestämismallit ja käydään läpi niiden ominaisuuksia niin liikennetuotannon, palvelutason kuin viranomais-toiminnankin näkökulmista.

Siirtymäajan jälkeen liikenne voidaan tuottaa joko markkinaehtoisesti tai soveltaen palvelusopimusasetusta. Palvelusopimusasetusta sovelletaan, kun toimivaltainen viranomainen haluaa järjestää alueellaan paremmat julkisen liikenteen palvelut, mitä markkinaehtoisilla reittiliikenteillä muodostuu. Palvelujen parantaminen voi liittyä palvelutarjonnan määrään, laatuun, varmuuteen, luotettavuuteen tai matkustajahintoihin. Toimivalta-alueen eri alueilla voidaan soveltaa erilaisia liikenteen järjestämistapoja.



Kuva 1. Liikenteen järjestämistapamallit (LVM 12/2012, muokattu).

Markkinaehtoinen liikenne

Jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että siirtymäajan liikennöintisopimusten sopimuskauden la kattua riittävä palvelutaso voidaan saavuttaa ilman viranomaisen puuttumista liikenteen järjestämiseen, ja ettei liikenteen sääntely muutoinkaan ole tarpeen, voidaan joukkoliikenne järjestää puhtaasti markkinaehtoisesti.

Markkinaehtoisessa liikenteessä joukkoliikenteen palvelutaso muodostuu liikennöitsijöiden anomien reittiliikennelupien mukaisesti. Viranomainen voi olla myöntämättä reittiliikennelupaa JLL § 22 perusteella. Reittiliikennelupaa koskevassa hakemuksessa on liikennöitsijän ilmoitettava liikenteen reitti, ainakin tärkeimmät pysäkit, aikataulu ja liikenteen aiottu aloittamisaika sekä ajankohdat, jolloin liikenteen aikatauluja voidaan muuttaa. Reittiliikennelupa velvoittaa hoitamaan liikennettä vähintään kaksi vuotta.

Toimivaltainen viranomainen voi täydentää markkinaehtoista liikennettä vähäisessä määrin ostoliikenteellä, jos esimerkiksi palvelutasotavoitteet eivät muuten täyty. Lisäostot voivat olla muodoltaan brutto- tai nettokustannusmallisia.

PSA: Bruttomalli

Bruttomallissa toimivaltainen viranomainen tilaa joukkoliikennepalveluiden tuotannon liikennöitsijöiltä kilpailuttamalla. Bruttokustannusmallissa lipputuloriski on viranomaisella, liikennöitsijä saa tulot sopimuskorvauksena. Tilaaja vastaa yleensä reittien ja aikataulujen suunnittelusta, lippujärjestelmästä, markkinoinnista ja tiedotuksesta. Liikenteen tuotannon suunnittelusta vastaa liikenteenharjoittaja. Tässä mallissa viranomaisorganisaatiolla on suuri rooli liikenteen suunnittelutyössä.

Malli sopii suurille kaupunkiseuduille, jossa joukkoliikennejärjestelmä perustuu paljolti vaihdollisiin matkoihin. Bruttomalli mahdollistaa tarjonnan integroinnin ja yhtenäisen lippujärjestelmän. Toisaalta liikennöitsijältä voi puuttua motivaatio kehittää palveluaan, sillä matkustajamäärän kasvu ei lisää suoraan liikennöitsijän tuloja.

PSA: Käyttöoikeussopimus

Käyttöoikeudella tarkoitetaan oikeutta ja velvollisuutta julkisen liikenteen hoitamiseen erikseen määritellyllä osalla julkisen liikenteen verkkoa. Liikenteenharjoittaja saa tästä korvauksena matkustuksesta kertyvät asiakastulot ja muut myyntitulot sekä lisäksi käyttöoikeussopimuksen mukaisen mahdollisen korvauksen. Käyttöoikeussopimuksessa sovitaan, millä hinnalla ja ehdoilla liikennöitsijä sitoutuu järjestämään joukkoliikenteen määritetyn palvelutason mukaiseksi. Liikennöitsijä suunnittelee ja hyväksyttää viranomaisella palvelutason täyttävän liikenteen reitteineen ja aikatauluineen.

Käyttöoikeussopimus voidaan tehdä **alueellisesti** tai **reittipohjaisesti**.

Alueellinen käyttöoikeussopimus mahdollistaa liikennöitsijän oman innovoinnin liikenteen kehittämisessä. Alueellisen käyttöoikeussopimuksen kohteen tulisi olla liiketaloudellisesti kiinnostava, jotta liikennöitsijällä olisi mahdollisuus kehittää liikennetarjontaa tuottavammaksi.

Reittipohjaisessa käyttöoikeussopimuksessa puhutaan ns. nettomallista, jossa liikennöitsijän oma suunnittelu jää vähäiseksi. Tätä mallia käytetään lähinnä pieniin muuta liikennettä (esimerkiksi markkinaehtoista) täydentäviin kohteisiin.

Käyttöoikeussopimusten kilpailuttaminen edellyttää asiantuntevaa suunnittelua, jotta kohteet ovat houkuttelevia ja liikennetarjonta pysyy yhteensopivana eri kohteiden välillä. Tilaaja myös määrittelee käytettävän lippujärjestelmän ja voi asettaa enimmäishintoja lipputuotteille.

PSA: Oma tuotanto

Palvelusopimusasetus mahdollistaa liikennepalvelun tuottamisen myös viranomaisen omana tuotantona.

Joukkoliikenteen järjestämistapauudistusten mahdollisuuksia ja uhkia

Markkinaehtoinen liikenne

- + Ei vaadi viranomaiselta toimia liikenteen järjestämiseksi
- + Kilpailu saattaa tuottaa uutta liikennetarjontaa ja palveluinnovaatioita
- Palvelukokonaisuus ei välttämättä käyttäjälle optimaalinen
- Ei velvoitetta yhteensopivalle lippujärjestelmälle ja hinnoittelulle
- Voi joutua täydentämään viranomaisen ostoliikenteellä

PSA: Bruttomalli

- + Viranomainen voi suunnitella liikenteen tavoitensa mukaan ja hallitsee kokonaisuutta
- + Yhtenäinen lippujärjestelmä, tuottaa myös dataa suunnittelun pohjaksi
- + Liikennöitsijöillä ei lipputuloriskiä
- Vaatii viranomaiselta suunnitteluresursseja
- Lipputuloriski viranomaisella

PSA: Käyttöoikeussopimus

- + Liikenteenharjoittajalla motivaatio hoitaa liikenne mahdollisimman hyvin (lipputuloriski)
- + Mahdollistaa yhtenäisen lippujärjestelmän
- + Ei vaadi viranomaiselta niin laajaa suunnitteluorganisaatiota kuin bruttomalli
- Tarjousten valmistelu, laatiminen ja vertaaminen vaativat viranomaiselta ammattitaitoa
- Lipputuloriski liikennöitsijällä

PSA: Oma tuotanto

- + Viranomaisen täysi kontrolli liikennetuotantoon
- Kustannusrakenne ei välttämättä optimaalinen

Siirtymäajan sopimukset

Siirtymäajan sopimukset päättyvät vuosina 2014–2019. Sopimukset ovat reitti- ja vuorokohtaisia. Siirtymäajan sopimusten lisäksi Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella on suuri joukko ostoliikenteen sopimuksia, jotka päättyvät vuoden 2014 kesäkuun loppuun mennessä. Samalla yhteysväliä voi olla eri aikoihin päättyviä sopimuksia. Suuri osa siirtymäajan sopimuksista päättyy 2014. Sopimusten päättymisai-ka ja sopimusten alla oleva reittimäärä on eritelty alla olevassa taulukossa.

Taulukko 1. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen osto- ja siirtymäajan sopimusten tilanne 2013.

Siirtymäajan sopimukset, päättymisvuosi	Sopimukset	Reittimäärä
2014	48	144
2015	9	27
2016	29	75
2017	23	60
2018	17	57
2019	2	5
Ostosopimukset, päättymisvuosi	Sopimukset	Reittimäärä
2013	?	23
2014	?	58

Siirtymäajan 2014 päättyvät sopimukset painottuvat Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toiminta-alueen kaupunkiseutujen liikenteeseen (Seinäjoki, Vaasa, Pietarsaari, Kokkola). Ostoliikenteen päättyvissä sopimuksissa on paljon kuntakeskusten välisiä vuoroja erityisesti Rannikkoseudulla ja Etelä-Pohjanmaan maakunnan alueella.

Suunnitelma-alueen liikenteellinen asema sekä väestö- ja aluerakenteen kuvaukset

Väestön sijoittuminen

Pohjanmaan väkiluku oli vuonna 2012 noin 180 000 ja Keski-Pohjanmaan 69 000. Yhteenlaskettuna suunnittelualueen väestömäärä oli vuoden 2012 lopussa 249 000. Vuoteen 2020 mennessä Tilastokeskus ennakoii väestömäärän kasvavan yli 10 000. Absoluuttisesti voimakkain kasvu painottuu Pohjanmaan maakuntaan, jossa Vaasan alue on voimistuva keskus.

Liitteenä olevassa kartassa (Liite 1) on kuvattu suunnittelualueen väestön sijoittuminen. Joukkoliikenteen käyttöpotentiaalia on tuotu esille korostamalla Liikenneviraston julkaisun (27/2011) mukaan ne alueet, joissa väestömäärä ylittää 121 asukasta 250*250 metrin karttaruudussa. Suurin joukkoliikenteen potentiaali aktivoituu alueilla, joilla vastaava väestömäärä on yli 181. Liikenneviraston julkaisussa on käytetty hehtaarikohtaisia väestömääräkkriteerejä ja ne on tässä selvityksessä muutettu vastaamaan YKR-aineiston 250*250 metrin ruutujakoa.

Liitekartasta käy ilmi, että vaikka molemmat maakunnat ovat kauttaaltaan asuttuja, on asutus keskittynyt kolmelle kaupunkiseudulle⁴ ja teiden runkoverkon varrelle. Erityisesti Vaasasta Seinäjoen suuntaan valtateiden 18 ja 3 varret ovat kauttaaltaan asuttuja. Toinen väestöllisesti potentiaalinen alue on Kokkola-Pietarsaaren alue. Luodon kunnan taajamat ovat kasvaneet voimakkaasti näiden kahden keskuksen imussa 1990-luvulta lähtien.

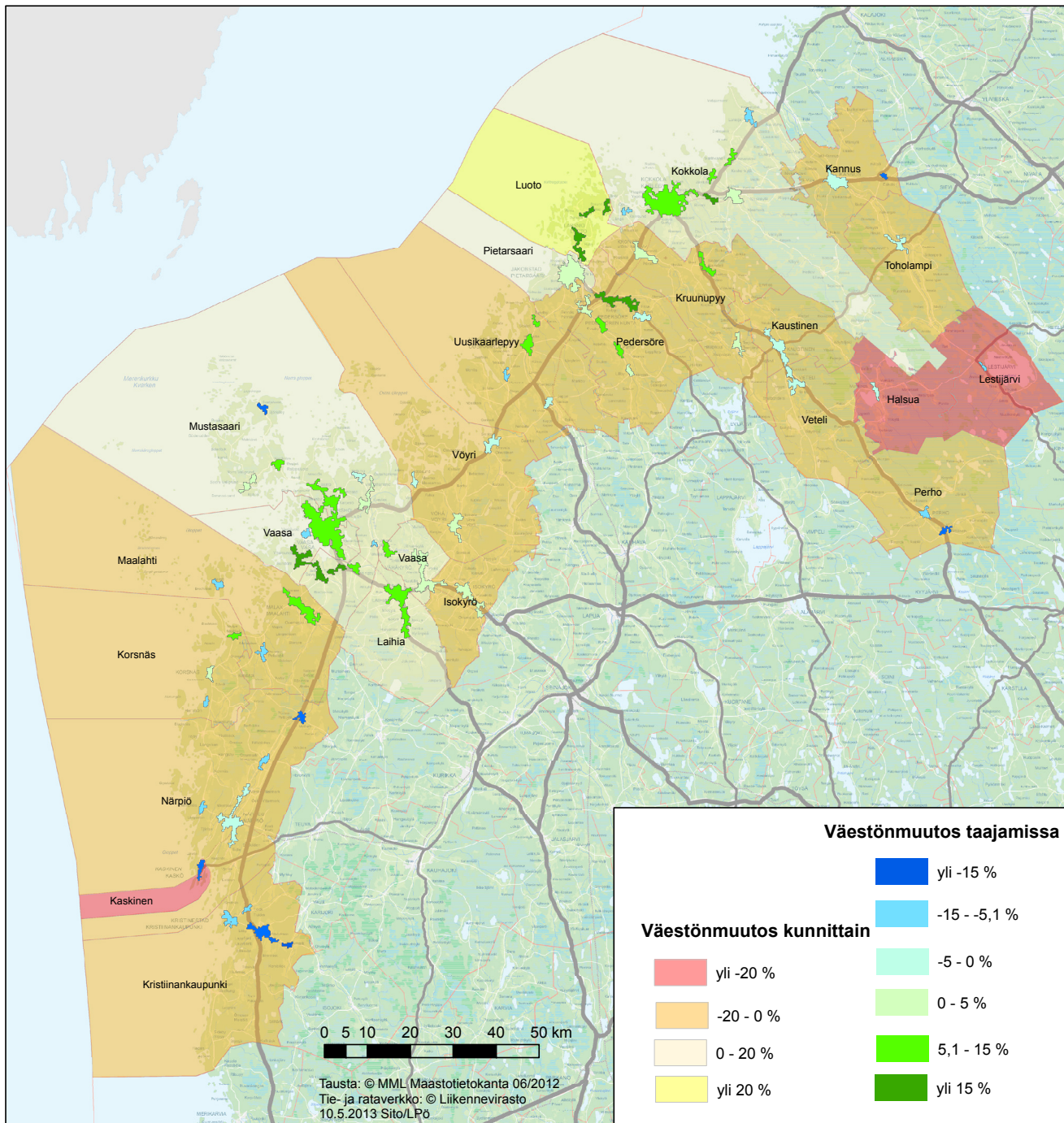
Pohjanmaalla ja Keski-Pohjanmaalla kuntien ja kuntataajamien väestökehitys on ollut vuosien 1990-2011 aikana eriytynyttä. Kunnat ovat jakautuneet väestöä lisänneisiin ja menettäisiin. Osa kunnista on menettänyt väestöään sekä taajamista että haja-asutusalueiltaan. Osassa kunnista, kunnan väkimäärän vähentyessä, taajamat taas ovat päinvastoin kasvaneet. Alueen kunnista voimakkain väestönmäärän vähenemä sekä taajamissa että maaseutualueilla on tapahtunut Kaskisten⁵, Halsuan ja Lestijärven kunnissa.

Tarkastelujaksolla nämä kunnat ovat menettäneet yli viidenneksen väestöstään. Kasvukeskuksina alueella painottuvat Vaasan ja Kokkola-Pietarsaaren työssäkäyntialueet. Taajamista voimakkaimmin ovat kasvaneet keskuskaupunkien lähetyvillä olevat pientalovaltaiset alueet.

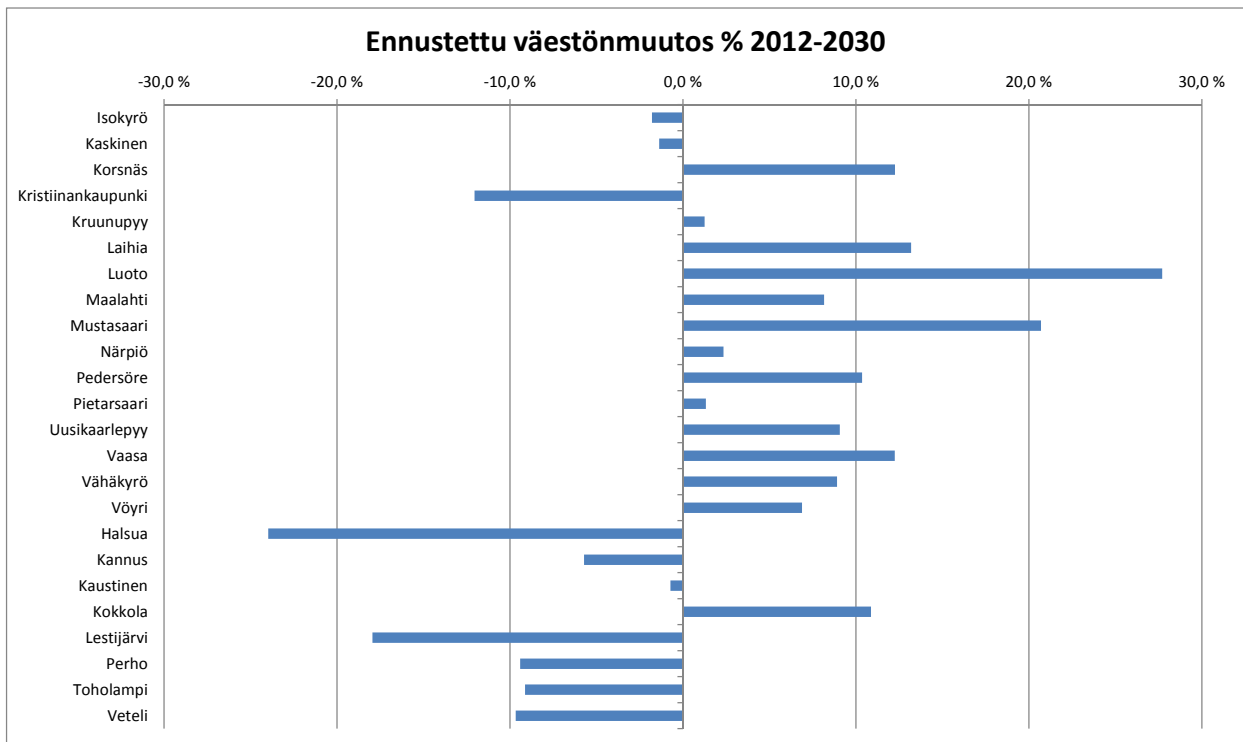
Väestömäärän ennakkoidaan Tilastokeskuksen ennusteissa jatkavan samaa kuntakohtaista trendiä kuin viimeksi kuluneen parin vuosikymmenen aikana. Voimakkaimmin väestöä ovat menettämässä Halsua, Kristiinankaupunki ja Lestijärvi. Kaupunkikeskusten lähellä sijaitsevat Luoto, Laihia ja Mustasaari ovat taas suhteellisesti eniten väestömääränsää lisääviä kuntia.

⁴ Vaasa, Kokkola ja Pietarsaari

⁵ Metsä-Botnian tehtaan lakkautumisella oli merkittävä vaikutus kaupungin työtilanteeseen



Kuva 2. Suunnittelualueen väestömuutos taajamissa ja kunnissa 1990-2011. Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmä. SYKE 2013.

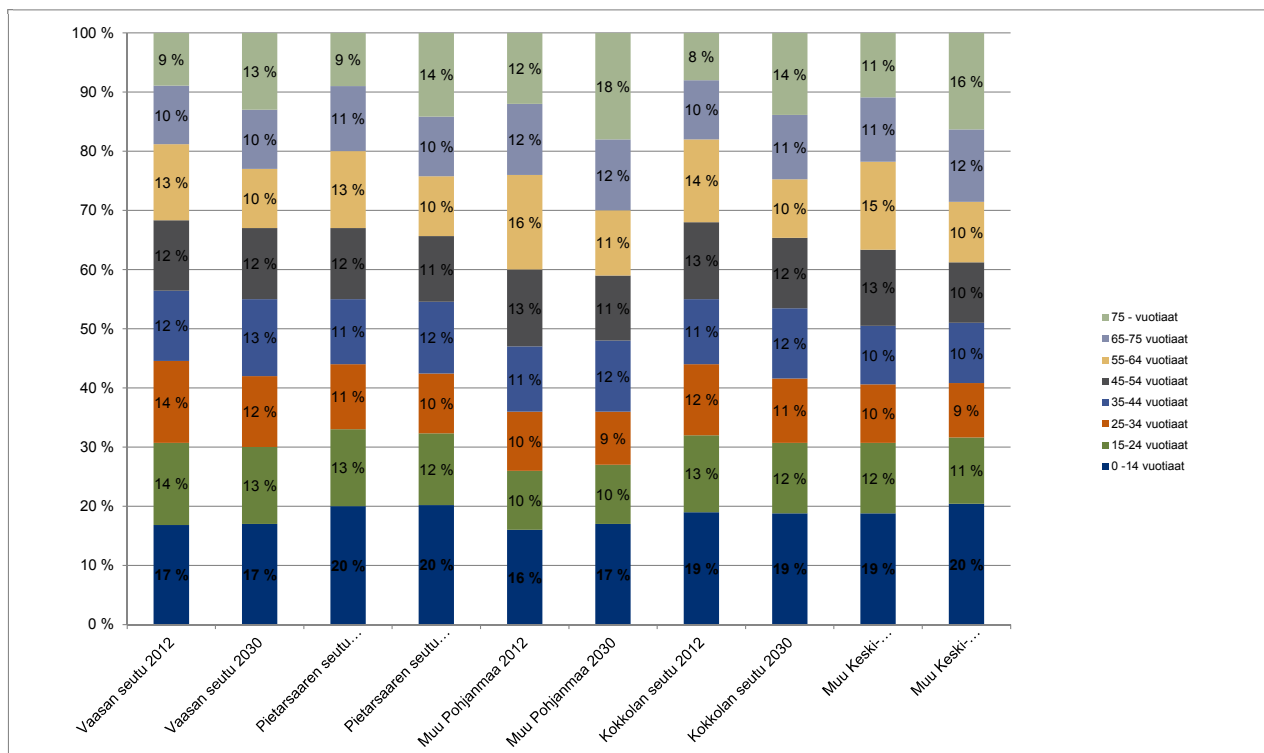


Kuva 3. Väestömuutosennuste kunnittain 2012-2030. Tilastokeskus 2013.

Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan aluerakenteessa tunnistetaan seuraavat kokonaisuudet, joita hyödynnetään jatkossa joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteiden kohdentamisessa:

- Vaasan työssäkäyntialueen ydin (Vaasa, Mustasaari, Maalahti, Laihia ja Vähäkyrön taajama)
- Kokkola-Pietarsaaren työssäkäyntialue (Kokkola, Kruunupyy, Luoto, Pietarsaari, Uusikaarlepyy, Kruunupyy ja Pedersöre)
- Muut kuntakeskukset ja maaseutualueet (osittain tiivistyvät taajamat, maaseutualueiden väestötapiot)

Ikärakenteen muutos aiheuttaa jatkossa muutostarpeita myös joukko- ja henkilöliikenteen palveluissa. Suunnittelualueelle ennakoidaan kohtuullista väestömäärän kasvua, jonka vuoksi ikääntymisen aiheuttama palvelutarpeen lisääntyminen pysyy Pohjanmaan maakunnissa maltillisempana kuin esimerkiksi Itä-Suomessa. Pohjanmaan maakunnassa Vaasan ja Pietarsaaren seutukuntien ulkopuolella lähes joka kolmas on vuonna 2030 yli 65-vuotias. Sama tilanne on Keski-Pohjanmaalla Kokkolan seutukunnan ulkopuolella.



Kuva 4. Ennustettu väestönmuutos ikäluokittain 2012-2030. Tilastokeskus 2013.

Joukkoliikenteen kysynnän ja liikkumisen kuvaaminen

Manner-Suomessa oli vuoden 2012 lopussa keskimäärin 562 henkilöautoa tuhatta asukasta kohti.⁶ Pohjanmaalla vastaava luku oli 646 ja Keski-Pohjanmaalla 619 henkilöautoa. Suunnittelualueella on siis keskimäärin 12-13 prosenttia enemmän henkilöautoja tuhatta asukasta kohden kuin muualla Suomessa. Pohjanmaa on Suomen toiseksi autoistunein maakunta heti Etelä-Pohjanmaan jälkeen.

Vahvasta autokannasta johtuen liikkuminen sekä pitkillä että lyhyillä matkoilla tulee perustumaan suurelta osin tämän selvityksen suunnittelujaksolla 2014-2018 henkilöautoihin. Joukkoliikenteen kysynnän lisääminen kaikkein autoistuneimmissa kunnissa on erittäin hankalaa. Joukkoliikenteen edistämistoimenpiteitä kannattaneet hankkeista ja priorisoida sellaisille alueille, joissa potentiaali kulkumuutoksille on suurempaa. Tällaisia alueita ovat edellä mainitut kasvukeskukset ja niiden väliset tiheään asutut tiekävälit.

Suurimmat tieliikennemäärät ovat Vaasan, Kokkolan ja pienemmässä määrin myös Pietarsaaren läheisyydessä. Vilkkaimmat tieosuudet ovat yhteysväli Vaasa-Laihia (Vt 3), Vaasa-Mustasaari (Vt 8) ja Kokkola-Korpilahti (Vt 8). Myös Pietarsaari-Kolppi kuuluu vilkkaasti liikennöityihin väleihin.

Henkilöliikennetutkimuksen (2010-2011) tietojen mukaan kilometrikohtaisesta matkasuoritteesta suurin osa muodostuu kaikilla eri aluetyypeillä⁷ joko ostos- ja asiointimatkoista tai muista vapaa-ajan matkoista. Työmatkat ovat seuraavaksi suurin matkaryhmä.

Työ- ja työssäkäynti on yksi keskeisimmistä liikkumistarpeen synnyttäjästä. Vaasan ja Kokkola-Pietarsaaren alueet ovat koko maakuntien selkeitä työssäkäynnin kohdealueita. Seudullinen, naapurikuntien välinen, työssäkäynti on varsinkin Suupohjan rannikkoseudulla suhteellisesti merkittävää. Työssäkäyntivirrat ovat kuitenkin joukkoliikenteen potentiaalin näkökulmasta pieniä.

Joukkoliikenteen järjestämistapauudistuksen tarkoittamat PSA:n mukaiset käyttöoikeussopimukset nähdään potentiaalisina järjestämistapavaihtoehtoina,

⁶ Autoalan tiedotuskeskus 2013.

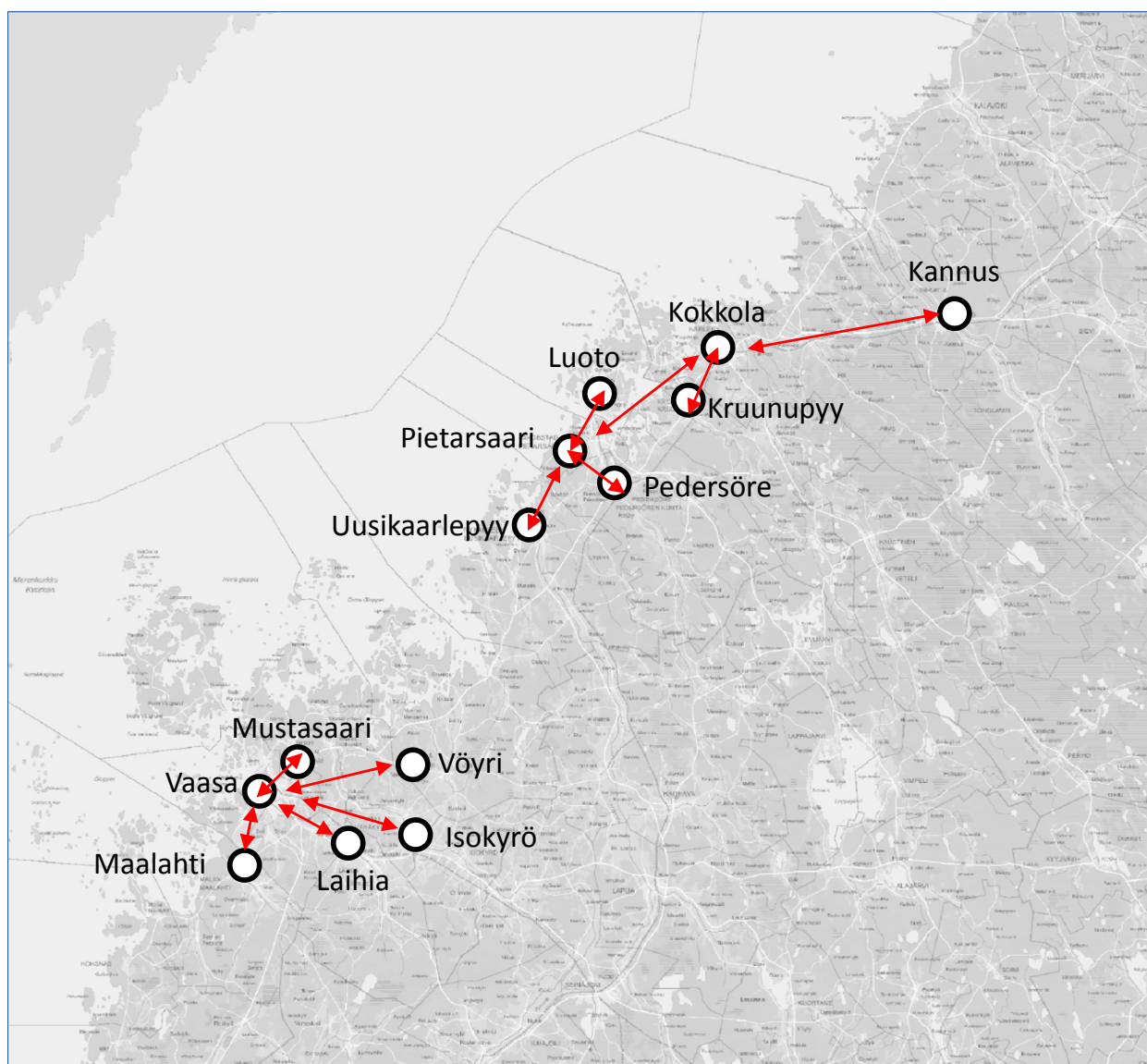
⁷ Henkilöliikennetutkimuksessa: Taajamat, kylät, haja-asutusalueet, kaikki

mikäli yhteysväleillä tehdään vähintään 10 000 seutuliippumatkaa vuodessa. Tässä selvityksessä joukkoliikenteen potentiaalia on tarkasteltu samalla periaatteella, mutta hyödyntämällä myös pendelöintitilastoja. 10 000 vuosittaista matkaa tarkoittaa joukkoliikennematkustajina yhdeksän kuukauden työajalla⁸ noin 50:tä matkustajaa.

Jos oletetaan, että joukkoliikenteen kulkumuutosuus voisi enimmillään olla 10 %, niin tällöin joukkoliikenteen kannalta potentiaalisia pendelöintiyhteysvälejä ovat sellaiset, joissa tehdään yli 400-500 päivittäistä työssäkäyntimatkaa. Tällaisia yhteysvälejä ovat seuraavat kartalle merkityt välit. Näistä suurin potentiaali on yhteysväleillä Vaasa-Mustasaari, Vaasa-Laihia, Vaasa-Maalathi, Pietarsaari-Uusikaarlepyy, Pietarsaari-Luoto ja Pietarsaari-Kokkola.

Sosiaali- ja terveydenhuollon kuljetustarpeisiin vastataan Suomessa pääosin Kelan ylläpitämän SVL-korvausjärjestelmän kautta. Sosiaali- ja terveydenhuollon palveluverkkosuunnittelun yhteydessä olisi tarpeellista arvioida kuinka liikkuminen eri paikkakuntien välillä muuttuu tai kohdentuu. Nykyinen järjestelmä, jossa Kelalla ja kunnilla on lakisääteisten kuljetusten ja matkakorvausten osalta eriytyneet vastuut, ei kannusta alueilla kokonaisvaltaiseen joukko- ja henkilökuljetusten suunnitteluun.

Suunnittelualueella tehdään vuosittain yli 250 000 SVL-korvattua⁹ matkaa. Luvusta on poistettu ns. ambulanssikyydit. Pohjanmaan maakunnan väestöstä 11,5 % saa vuoden aikana terveydenhuolto- ja sairaalamatkoistaan Kela-korvauksia. Keski-Pohjanmaalla vastaava luku on 14,5 %. Yksittäisistä kunnista Lesti-



Kuva 5. Potentiaaliset (väh. 10 000 lippua/vuosi) yhteysvälit PSA:n mukaiselle käyttöoikeussopimukselle (Reitti- ja aluekohtainen).

⁸ 22 työpäivää kuukaudessa

⁹ Kelan sairausvakuutustilasto 2011

järven ja Halsuan asukkaista jopa yli kolmas on vuosittain korvausten saajana.

Suunnittelualueella joukkoliikenteen tarjonnan rungon muodostavat opiskelu- ja koululaisliikenne. Kelan koulumatkatuki korvaa toisen asteen opiskelijoille päivittäisiä liikkumisen kustannuksia. Niissä kunnissa, joissa järjestetään koulutusta sekä ammatillisella että yleissivistävällä puolella, on koulumatkatukea saaneiden osuus vähäisempää kuin kunnissa, jotka ovat opiskelumatkojen lähtöalueita. Kelan koulumatkatukea saaneiden osuus 16-25 -vuotiaista on pienin Kokkolassa ja Vaasassa. Puolestaan suurin Kelan koulumatkatukea saaneiden osuus on Kruunupyssä ja Vaasaan liitetyssä Vähässäkyrössä.

MALPE-alueetarkastelut

MALPE-alueetarkastelumallia pilotoitiin Etelä-Pohjanmaan joukkoliikennesuunnitelmassa, joka tehtiin osana Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Liikenneviraston MALPE-tarkastelun tavoitteena on kehittämistoimenpiteiden konkretisointi ja oikea kohdentaminen alueen maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelujen ja elinkeinoelämän tarpeiden mukaisesti. Tarkastelukehikolla halutaan erottaa toisistaan ne kehittämistoimenpiteet, joilla haetaan vaikuttavuutta erityisesti tiheään asutulla kaupunkialueella ja ne, joiden avulla pyritään turvaamaan asumisen ja liikkumisen perusedellytykset haja-asutusalueilla.

Liikennejärjestelmän, ja tässä selvityksessä erityisesti joukkoliikenteen palvelutason nykytilaa ja kehittämistarpeita tarkastellaan seuraavaksi eriteltyjen aluetyyppien kautta. Tavoitteena on MALPE-mallin mukainen tavoitteellisen joukkoliikenteen palvelutason asettaminen, joka vastaa alueen asukkaiden tarpeita sekä edistää julkisten palveluiden ja elinkeinoelämän toimintojen saavutettavuutta. Samalla tunnustetaan, että osa tavoitteista on saavutettavissa vasta toissijaisesti joukkoliikenteen suunnittelulla. Ilman maankäytön ja kaavoituksen luomia pohjaedellytyksiä, on joukkoliikenteen toimenpiteillä vaikea saada vaikuttavuutta alueen asukkaiden liikkumisen palvelutasoon.

Valtaosa väestöstä asuu ja valtaosa väestönkasvusta kohdentuu suunnittelualueella Vaasan ja Kokolan ydinalueille. Käytännössä samat alueet hallitsevat kuntien välisiä vilkkaan pendelöinnin tilastoja.

Kasvavia taajamia on sekä Vaasan että Kokkola-Pietarsaaren alueilla. Oheisessa kartassa on kuvattu yleisesti millaisella tasolla joukkoliikennepalvelujen kehittämistoimenpiteitä tulisi suunnata kullekin alueelle.

Punaisella rajatuilla alueilla tulee ennen kaikkea tavoitella kuntien välisten yhteyksien ja oppilaitosten kannalta kriittisten vuorojen säilymistä. Lisäksi näillä alueilla tulisi priorisoida julkisten henkilökuljetusten koordinaatioon liittyviä kehittämishankkeita¹⁰, sillä valtaosa kuntien kuljetuskustannuksista muodostuu avoimen joukkoliikenteen ulkopuolisista hallintokuntien kuljetuspalveluista.

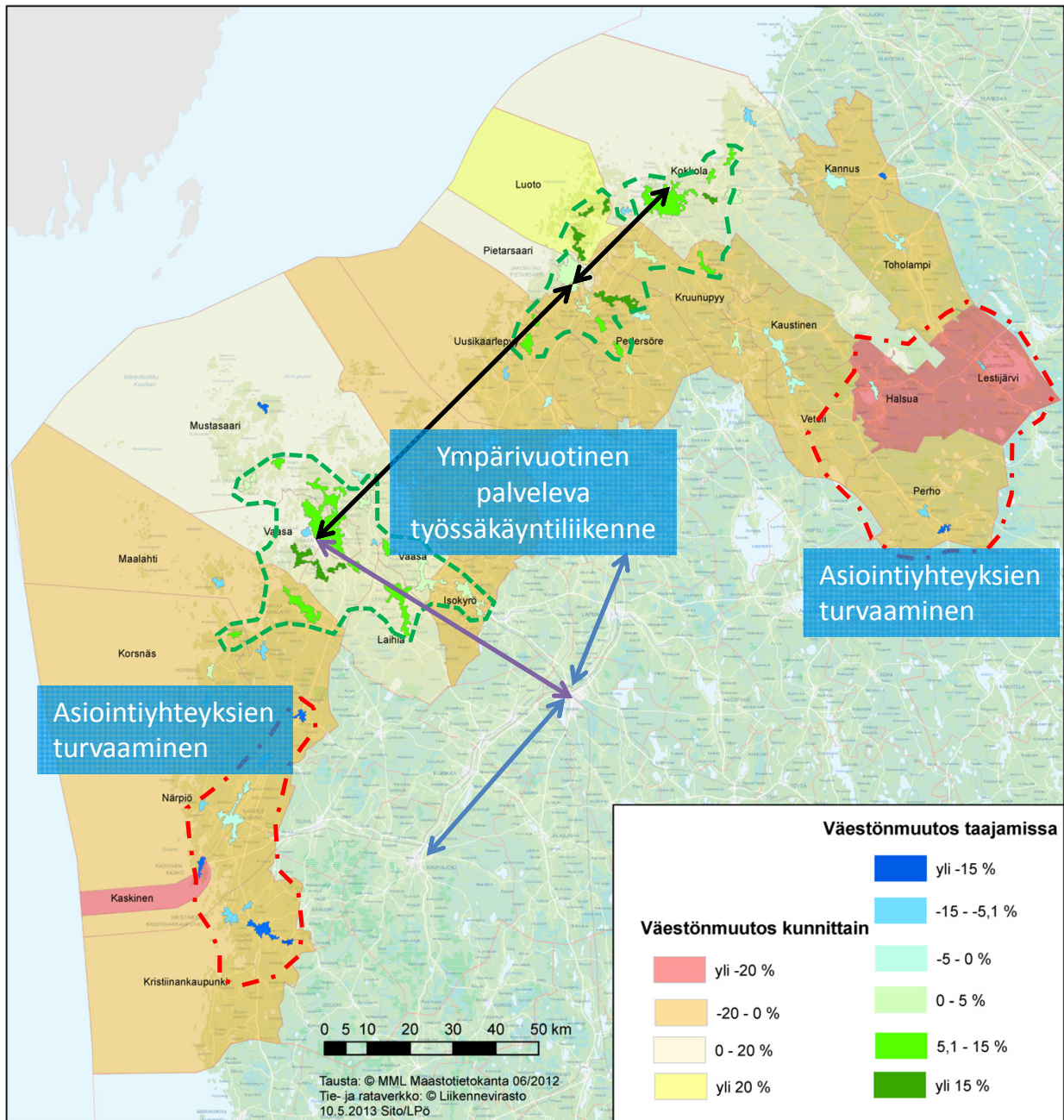
Vihreällä rajatuilla alueilla ja nuolien yhdistämillä paikkakunnilla tulisi puolestaan tavoitella korkeampaa joukkoliikenteen palvelutasoa, erityisesti työssäkäynnin ja alueen kilpailukyyn näkökulmasta. Alueen taajamat ovat kasvaneet, vaikka osa kunnista onkin menettänyt väestöään. Väestötappiot ovat kohdentuneet maaseudulle.

Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä palvelutason kehittämistarpeita tarkastellaan seuraavan aluetyypin perusteella:

1. Vaasan työssäkäyntialue (Maalahti, Laihia, Isokyrö, Vöyri, Mustasaari)
2. **Kokkola-Kruunupy-Luoto-Pietarsaari-Uusikaarlepy**
3. Muut seutu- ja kuntakeskukset
4. Maaseutualueet
5. Pitkät matkat

¹⁰ Kts Paajasen työryhmä <http://www.lvm.fi/tiedote/4145315/tyoryhma-joukkoliikenteen-rahoitus-uudistettava-kokonaisvaltaisesti>

Väestökehitys kunnissa ja taajamissa 1990-2011



Kuva 6. Väestömuutos, joukkoliikenteen potentiaali ja joukkoliikenteen kehittämisen tavoitteet.

Aluetyypijaon sisällöllisten lähtökohtien kuvaukset:

Vaasan työssäkäyntialue

Vaasa muodostaa yhtenäisen työssäkäyntialueen ja on koko Pohjanmaan maakunnan selkeä keskus. Alueen joukkoliikenteellä tavoitellaan selvää roolia alueen asukkaiden arjen liikkumisessa. Joukkoliikenteen ja sen rinnalla kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteitä edistämällä pyritään tarjoamaan alueen asukkaille joustavia ja turvallisia matkaketjuja alueen sisäisillä lyhyillä matkoilla.

Kokkola-Kruunupyy-Luoto-Pietarsaari-Uusikaarlepyy

Kokkola-Luoto-Pietarsaari on lähtötietoina käytettyjen väestö-, tieliikenne- ja pendelöintiaineistojen perusteella tulkittavissa potentiaalisesti joukkoliikenteen kehittämisvyöhykkeeksi. Kilpailukykyisellä joukkoliikennevyöhykkeellä tarkoitetaan hyvää joukkoliikenteen vuorotarjontaa, kilpailukykyisiä lipputuotteita ja nopeita yhteyksiä kehityskäytävän kuntakeskusten välillä. Työssäkäyntiliikenne suuntautuu pienemmistä taajamista Kokkolan ja Pietarsaaren kaupunkialueille. Joukkoliikenteen tavoitteellisen palvelutason esityksessä pyritään kuvaamaan niitä keinoja, joilla kasvavissa alueen kuntakeskuksissa parannetaan joukkoliikenteen palvelutasoa ja alueiden houkuttelevuutta. Yhteysvälin tarkasteluihin ja mahdollisiin joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteisiin kannattanee kytkeä myös Kruunupyy ja Uusikaarlepyy vilkkaan työssäkäyntiliikkumisen vuoksi.

Muut seutu- ja kuntakeskukset

Aluetyypin alle sijoittuu muut nykyiset ja osin myös entiset kuntakeskukset. Yhteystarpeita maakuntakeskukseen selvitetään nykyisen työssäkäyntiliikenteen ja liikennemäärien lähtökohdista ja arvioidaan, millä toimenpiteillä joukkoliikenteen edellytyksiä myös kuntakeskusten välillä voitaisiin vahvistaa. Joukkoliikenne kuntakeskusten välillä perustuu valtaosaltaan koululais- ja opiskelijaliikenteeseen.

Vaasaan ja Kokkolaan suuntautuviissa vuoroissa painottuvat myös työssäkäynnin tarpeet. Lisäksi analysoidaan, mitkä ovat liikkumistarpeet muissa asiakassegmenteissä, kuten ikääntyneillä ja autottomilla. Haasteena seutu- ja kuntakeskusten joukkoliiken-

neyhteyksille ovat muutokset esimerkiksi ammatillisen koulutuksen aloituspaikkojen määrissä. Yhteystarpeissa maakuntakeskusten keskeinen asema saattaa vahvistua, jos aloituspaikkojen määriä seudullisista yksiköistä vähennetään.

Maaseutualueet

Haja-asutusalueilla joukkoliikenteen palveluja ei voida kehittää samoista lähtökohdista kuin muilla alueilla. Työmatkaliikenne ei ole mahdollista kuin niiltä alueilta, jotka sijaitsevat maakunnallisten joukkoliikenteen runkoreittien varrella. Liikennejärjestelmätasolla koetaan usein ongelmalliseksi alemman asteen tieverkon kunto ja kunnossapito, jotka osaltaan vaikeuttavat henkilöautoliikenteen ja tavarakuljetusten lisäksi myös joukkoliikennettä. Kehittämistoimenpiteet tällä aluetyypillä painottuvat niin sanottujen pakkokäyttäjien, kuten ikäihmisten, autottomien ja sosiaalisten liikkumistarpeiden minimitasoisten henkilöliikennepalveluiden edellytysten turvaamiseen.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen tavoitteena on tehdä vuosina 2014-2018 sopimukset suunnitelma-alueen kuntien kanssa joukkoliikenteen kehittämisestä. Sopimuksissa määritellään periaatteet siitä, miten yhteistyötä kuntien ja ELY-keskuksen kanssa voidaan joukkoliikennesuunnittelun osalta tehostaa. Sopimuksissa käsitellään yksityiskohtaisemmin muun muassa, miten kuntien rahoittamia kuljetuksia voidaan paremmin integroida seudulliseen liikenteeseen ja kuinka kuntien kuljetuksia voitaisiin hyödyntää paremmin syöttöliikenteenä seudulliselle joukkoliikenteelle. Kunnat osallistuvat seudullisen liikenteen suunnitteluun.

Pitkät matkat

Pitkiä matkoja käsitellään palvelutasotyössä maakunnallisten strategisten tavoitteiden ja tuoreimman Henkilöliikennetutkimuksen matkamäärätietojen valossa. Pitkien matkojen palvelutason kriittisiä tarkastelukohteita ovat yhteydet naapurimaakuntien keskuksiin, kaukoliikenteen vaihtoasemille (Vaasan matkakeskus, Vaasan satama, Kokkolan rautatieasema, lentoasemat) ja pääkaupunkiseudulle sekä kansainvälisiin liityntöihin Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta.

Asukaskysely

Toukokuussa 2013 toteutettiin Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan asukkaille suunnattu kysely joukkoliikenteeseen liittyvistä asioista. Kyselystä tiedotettiin kuntien sekä ELY-keskuksen internetsivuilla. Keski-Pohjanmaan asukaskysely toteutettiin suomenkielisenä internetkyselynä. Pohjanmaan internetpohjainen asukaskysely toteutettiin sekä suomen- että ruotsinkielisenä ja vastaukset analysoitiin yhdessä. Keski-Pohjanmaan asukaskyselyyn saatiin yhteensä 87 vastausta ja Pohjanmaan kyselyyn vastasi 215 henkilöä. Asukaskyselyn yhteenvedo on tämän raportin liitteenä (Liite 2). Kappaleissa olevat kuvaviitteiden numeroinnin viittaavat liitteeseen.

Taustatiedot

Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajista 62 % oli naisia ja 38 % miehiä. Keski-Pohjanmaan kyselyn osalta vastaajien sukupuolijakauma oli liki sama, vastaajista 63 % oli naisia ja 37 % miehiä. Pohjanmaalta saatiin eniten vastauksia ikäluokkiin 26-45 vuotta lukeutuville (105 vastaajaa) (Kuva 1). Keski-Pohjanmaan kyselyyn vastanneista suurin osa lukeutui ikäluokkiin 26-45 -vuotiaat (36 vastaajaa) sekä 46-65 -vuotiaat (36 vastaajaa) (kuva 2).

Pohjanmaan kyselyyn vastanneista suurin osa ilmoitti asuinpaikakseen Vaasan, asuinalueeseen maaseudun (38 %) ja elämäntilanteekseen työssäkäynnin kodin ulkopuolella (63 %) (Kuva 3, 4 ja 5).

Keski-Pohjanmaan kyselyyn vastanneista suurin osa asui Kaustisilla (kuva 6). Hieman yli puolet Keski-Pohjanmaan kyselyyn vastanneista ilmoitti asuinalueeseen maaseudun (Kuva 7) ja selvästi suurin osa (68 %) vastaajista oli kodin ulkopuolella työskenteleviä (Kuva 8).

Joukkoliikenteen käyttäminen

Molemmissa maakunnissa käytetään arjen liikkumiseen pääosin henkilöautoa. Joukkoliikenteen käyttäminen arjessa on erittäin vähäistä. Pohjanmaan asukaskyselyyn vastanneista 70 % ilmoitti käyttävänsä arjen liikkumiseen pääosin henkilöautoa ja vain noin neljä prosenttia (4 %) ilmoitti joukkoliikenteen arkiseksi matkustustavakseen (kuva 9). Myös Keski-Pohjanmaalla selvästi suurin osa vastaajista (76 %) käytti

arjen liikkumiseen pääosin henkilöautoa ja vain noin kolme prosenttia (3 %) kertoi käyttävänsä joukkoliikennettä arjessaan. (kuva 10)

Kyselyssä tiedusteltiin, kuinka usein joukkoliikennettä käytetään. Pohjanmaan osalta noin 11 % vastaajista ilmoitti käyttävänsä joukkoliikennettä päivittäin tai viikoittain. Keski-Pohjanmaan vastaukset kertovat, että vain noin 6 % käyttävää joukkoliikennettä päivittäin tai viikoittain. Pohjanmaan vastausten perusteella joukkoliikennettä käytetään pääasiassa muutaman kerran vuodessa (32 % vastaajista) tai ei lainkaan (31 % vastaajista). Keski-Pohjanmaalta saatujen vastausten perusteella joukkoliikenteen käyttäminen painottui eniten muutamaan kerran vuodessa -käyttöön (39 % vastaajista) ja muutaman kerran kuukaudessa -käyttöön (20 % vastaajista). Lisäksi 18 % vastaajista Keski-Pohjanmaalla kertoi, ettei käytä joukkoliikennettä lainkaan. (Kuvat 11 ja 12)

Asukaskyselyn perusteella joukkoliikennettä käytetään molemmissa maakunnissa eniten lomamatkustamiseen. Pohjanmaan kyselyyn vastanneista 25 % käyttää joukkoliikennettä lomamatkoihin. Seuraavaksi eniten joukkoliikennettä hyödynnettiin harrastus- ja vapaa-ajan matkoilla (21 %). Keski-Pohjanmaan kyselyyn vastanneista 34 % käyttää joukkoliikennettä lomamatkoihin. Seuraavaksi eniten joukkoliikenteen käyttäminen liittyy harrastus- ja vapaa-ajan matkoihin (16 % vastaajista) sekä työnantajan kustantamiin muihin kuin kodin ja työpisteen välisiin matkoihin (14 % vastaajista). (Kuvat 13 ja 14)

Tarkasteltaessa joukkoliikennematkustamisen suuntia, voidaan todeta joukkoliikenteellä tehtävien matkojen suuntautuvan pääasiassa maakuntien ulkopuolelle (kuvat 15 ja 16). Pohjanmaan kyselyyn vastanneista 39 % kertoi matkustavansa joukkoliikenteellä Pohjanmaan ulkopuolelle. Tämän jälkeen suurimmaksi joukkoliikennematkustamisen suunta on Vaasan kaupunkikeskusta (19 % vastaajista). Keski-Pohjanmaan kyselyssä noin 63 % vastaajista kertoi joukkoliikennematkustamisen suuntautuvan maakunnan ulkopuolelle. Seuraavaksi eniten joukkoliikenteellä matkustetaan Kokkolan kaupunkikeskustan suuntaan (11 % vastaajista). Kun molempien maakuntien kyselyistä nousi esiin, että joukkoliikennettä käytetään pääasiassa loma-, harrastus- ja vapaa-ajan matkoilla (kts. kuvat 13 ja 14), voidaan näiden matkojen olettaa suuntautuvan maakuntien ulkopuolelle.

Joukkoliikenteen palvelutaso

Asukaskyselyn perusteella sekä pohjanmaalaisten että keskipohjanmaalaisten keskuudessa aikataulu- ja reittitietojen saatavuus koetaan merkityksellisimmäksi joukkoliikenteen palvelutason kannalta (kuvat 17 ja 18).

Pohjanmaan kyselyssä muiksi merkittäviksi tekijöiksi joukkoliikenteen palvelutason kannalta nousivat lähtö- ja saapumisaikojen luotettavuus, säännöllisen kulkemisen mahdollistavat aikataulut, lippujen hinta, pysäkin sijainti kävelyetäisyydellä sekä suorat yhteydet. Vähiten merkityksellisiksi tekijöiksi vastaajat arvioivat liikennevälineiden esteettömyyden ja liityntäpysäköintimahdollisuuden pysäkin vieressä¹¹. (kuva 17) Joukkoliikenneinformaation merkitys nousi esiin myös kyselyn yhteydessä jaetuista joukkoliikenteeseen liittyvistä avoimista palautteista ja kehitysideoista.

Palautteissa ja kehitysideoissa mainittiin muun muassa joukkoliikenteen informaation tason olevan tällä hetkellä heikko: ei tiedetä mistä voisi katsoa aikatauluja, pysäkeiltä puuttuu opasteita (mitkä vuorot pysähtyvät pysäkillä, pysäkin nimi) sekä linja-auton kyydisä olevia ei tiedoteta seuraavista pysähdyspaikoista. Kehitysideoina em. puutteisiin ehdotettiin muun muassa linja-auton etuosan valotaulun hyödyntämistä reitin ja seuraavan pysäkin ilmoittamiseen, nykyisen valotaulussa mainosten pyörittämisen sijaan, sekä aikatauluinformaatiot sisältävää mobiilisovellusta.

Keski-Pohjanmaan kyselyssä muiksi merkittäviksi tekijöiksi joukkoliikenteen palvelutason kannalta nousivat lähtö- ja saapumisaikojen luotettavuus, säännöllisen kulkemisen mahdollistavat aikataulut, lippujen hinta sekä suorat yhteydet. Vähiten merkityksellisiksi tekijöiksi vastaajat arvioivat liikennevälineiden esteettömyyden ja yhteensopivat lipputuotteet. (kuva 18) Aikataulu- ja reittitietojen saatavuus nousi esiin myös kyselyn yhteydessä annetusta joukkoliikenteeseen liittyvästä avoimesta palautteesta ja kehitysideoista. Palautteissa ja kehitysideoissa mainittiin muun muassa toive selkeämmistä matka- ja aikatauluhakuvälineistä sekä toivottiin parempaa tiedottamista kunnan sisäisistä koulukyydeistä (aikataulut, reitit ja miten muiden kuin koululaisten on mahdollista päästä autoon mukaan).

Pohjanmaan kyselyyn vastanneet arvioivat nykyisen joukkoliikenteen soveltuvan parhaiten kaupungin/kunnan sisäisille asiointi-, koulu- ja työmatkoille, kuntakeskusten välisille opiskelu- ja koulumatkoille sekä

pitkille (yli 100 km) maakunnan ulkopuolelle suuntautuville asiointi- ja vapaa-ajanmatkoille. Huonoiten joukkoliikenteen koetaan soveltuvan kuntakeskusten välisiin työmatkoihin (31 % vastaajista). Huonoksi arvioidaan myös joukkoliikenteen soveltuminen kaupungin/kunnan sisäisiin asiointi-, koulu- ja työmatkoihin (31 %), vaikka vastaajat antoivat myös samalle matkatyypille (kaupungin/kunnan sisäiset matkat) prosentuaalisesti eniten erinomainen soveltuvuus -vastauksia. En osaa sanoa -vastauksia on erittäin paljon. Joukkoliikenteen soveltuvuus eri matkatyyppeihin ei vastaajien mielestä yllä tyydyttävään tasoon, vaan taso on korkeintaan välttävä. (Kuva 19)

Keski-Pohjanmaan kyselyyn vastanneet arvioivat nykyisen joukkoliikenteen soveltuvan parhaiten Kokkolaan suuntautuville opiskelu- ja koulumatkoille sekä pitkille (yli 100 km) maakunnan ulkopuolelle suuntautuville matkoille. Huonoiten nykyisen joukkoliikenteen koettiin soveltuvan puolestaan kuntakeskusten välisiin työmatkoihin, kaupungin/kunnan sisäisiin asiointi-, koulu- ja työmatkoihin sekä kuntakeskusten välisiin asiointi- ja vapaa-ajan matkoihin. Tarkasteltaessa kaikkia matkatyyppejä, painottuivat vastaukset vaihtoehtoihin tyydyttävä, välttävä ja huono. Joukkoliikenteen soveltuvuus eri matkatyyppeihin ei vastaajien mielestä yllä tasoon hyvä, vaan taso on korkeintaan tyydyttävä. (Kuva 20)

Pohjanmaalla 20 % ja Keski-Pohjanmaalla 38 % vastaajista oli sitä mieltä, että joukkoliikennepalveluita on saatavana riittävästi tietoa. Pohjanmaalla 49 % ja Keski-Pohjanmaalla 33 % vastaajista ilmoitti, ettei tietoa ole riittävästi saatavalla. (Kuvat 21 ja 22) Asukaskyselyiden perusteella joukkoliikennepalveluiden tiedon saatavuudessa olisi molempien maakuntien osalta parannettavaa.

Joukkoliikenteen internethakupalveluista selvästi käytetyimpiä sekä pohjanmaalaisten että keskipohjanmaalaisten keskuudessa ovat VR:n (45 % ja 48 % vastaajista) ja Matkahuollon (39 % ja 40 % vastaajista) aikatauluhaut. Paikallisliikenteen internethakupalveluiden käyttö on vähäisempää. Pohjanmaan kyselyyn vastanneista 10 % vastasi käyttävänsä Vaasan Wilima matkainfoa, kun Keski-Pohjanmaan kyselyyn vastanneista vain 2 % ilmoitti käyttävänsä Kokkolan Liikenne Oy:n aikatauluhakua. (Kuvat 23 ja 24)

¹¹ Kyselyyn vastaajat eivät edusta kattavaa otosta maakunnan väestöstä

Joukkoliikenteen palvelutason kehittäminen

Vastaajia pyydettiin arvioimaan, millaisia joukkoliikennepalveluita Pohjanmaalla/Keski-Pohjanmaalla on realistista tavoitella. Pohjanmaan kyselyyn vastanneet pitivät realistisimpina opiskelijoiden ja koululaisten kuntien välisen liikkumisen turvaamista, kaupunkikeskusten ja kaikkein suurimpien taajamien välisten yhteyksien varmistamista sekä joustavan työssäkäynnin mahdollistavan vuorotarjonnan takaamista kaupunkien ja suurimpien kuntien välillä (kuva 25). Keski-Pohjanmaan kyselyyn vastanneet pitivät realistisimpina opiskelijoiden ja koululaisten kuntien välisen liikkumisen turvaamista sekä maakuntakeskukseen suuntautuvien päivittäisten edestakaisten yhteyksien olemassa olon varmistamisen (Kuva 26).

Kysyttäessä, kuinka paljon hitaampi joukkoliikenneyhteys saisi korkeintaan olla esimerkkitietokone-ajan ollessa nopeimmalla mahdollisella kulkutavalla 20 minuuttia, vastasi Pohjanmaalla suurin osa 10 minuuttia. Keski-Pohjanmaalla suurin osa vastasi olevansa valmis joustamaan joukkoliikennettä käytettäessä korkeintaan 15 minuuttia nopeimpaan mahdolliseen kulkutapaan verrattuna. Tämän kysymyksen yhteydessä oli myös vastausvaihtoehto ”joukkoliikenneyhteys ei saisi olla yhtään hitaampi”. Keski-Pohjanmaan kyselyyn vastaajista yksikään ei valinnut tätä vaihtoehtoa, kun Pohjanmaalla puolestaan 6 % vastasi näin. (kuvat 27 ja 28)

Joukkoliikenteen lisärahoitusta toivottiin Pohjanmaalla kohdennettavan lippujen hintojen alentamiseen (lippusubventiot), liikennöintiäikojen kasvattamiseen sekä yhteystarjontaan alueille, joilla nykyinen tarjonta/kysyntä on vähäistä. Vain 11 % pohjanmaalaisista vastaajista ehdotti lisärahoituksen kohdistamista informaatiojärjestelmien kehittämiseen, vaikka kyselyn perusteella aikataulu- ja reittitietojen saatavuus nousi merkittävimmäksi tekijäksi joukkoliikenteen palvelutason kannalta (kts. kuva 17). Keski-Pohjanmaalla joukkoliikenteen lisärahoitusta toivottiin kohdennettavan yhteystarjontaan alueille, joilla nykyinen tarjonta/kysyntä on vähäistä. Seuraavaksi eniten Keski-Pohjanmaalla toivottaisiin joukkoliikenteen lisärahoituskohdennuksia vuorotarjonnan lisäämiseen tasaisesti koko maakunnan alueella. (Kuvat 29 ja 30)

Vastaajia pyydettiin arvioimaan, minne Pohjanmaalta/Keski-Pohjanmaalta tulisi olla toimivat joukkoliikenteen yhteydet. Suurin osa (26 %) Pohjanmaan kyselyyn vastanneista oli sitä mieltä, että joukkoliikenneyhteyksien tulisi olla toimivat tasaisesti kaikkiin naapurikuntien suuntaan ja Helsinkiin (20 % vas-

taajista) (kuva 31). Keski-Pohjanmaan vastauksissa toimivien yhteyksien tarvesuunnissa ei noussut esiin yhtä tai kahta vahvaa matkasuuntaa vaan vastaukset jakautuivat useampien suuntien kesken seuraavasti; Ouluun (17 % vastaajista), Helsinkiin (16 %), Jyväskylään (14 %), Seinäjoelle (12 %) ja tasaisesti kaikkiin naapurikuntiin (12 %) (kuva 32).

Oppilaitoskyselyt ja tärkeimmät yhteysvälit

Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan oppilaitoksille järjestettiin kysely joukkoliikenteeseen liittyvistä asioista toukokuussa 2013. Kysely tehtiin lähettämällä internetkyselyn linkki oppilaitosten edustajille sähköpostitse. Kyselyyn saatiin vastauksia Pohjanmaalta ja Keski-Pohjanmaalta yhteensä 12 oppilaitoksesta ja/tai oppilaitoksen eri yksiköistä (taulukko 2).

Joukkoliikenteen yhteysvälit

Opiskelijoiden kannalta merkittäviä muun kuin paikallisliikenteen joukkoliikennereittejä selvitettiin niistä oppilaitoksista, joissa noin puolet tai enemmistö opiskelijoista oli lähtöisin muualta kuin oppilaitoksen sijaintikunnasta. Näitä oppilaitoksia kyselyyn vastanneiden kahdentoista oppilaitoksen joukossa oli viisi ja opiskelijoita näissä oppilaitoksissa yhteensä yli 4200. (Taulukko 3.)

Lähes kaikki muualta kuin oppilaitoksen sijaintikunnasta olevat opiskelijat saapuivat opiskelu- paikkakunnalleen jostain toisesta Pohjanmaan tai Keski-Pohjanmaan kunnasta. Ainoastaan Vaasan ammattikorkeakoulusta ilmoitettiin yhdeksi merkittäväksi opiskelijoiden saapumissuunnaksi maakunnan ulkopuolinen paikkakunta, Seinäjoki (Etelä-Pohjanmaan maakunta).

Taulukko 2. Oppilaitoskyselyyn vastanneet oppilaitokset ja niiden opiskelijamäärät.

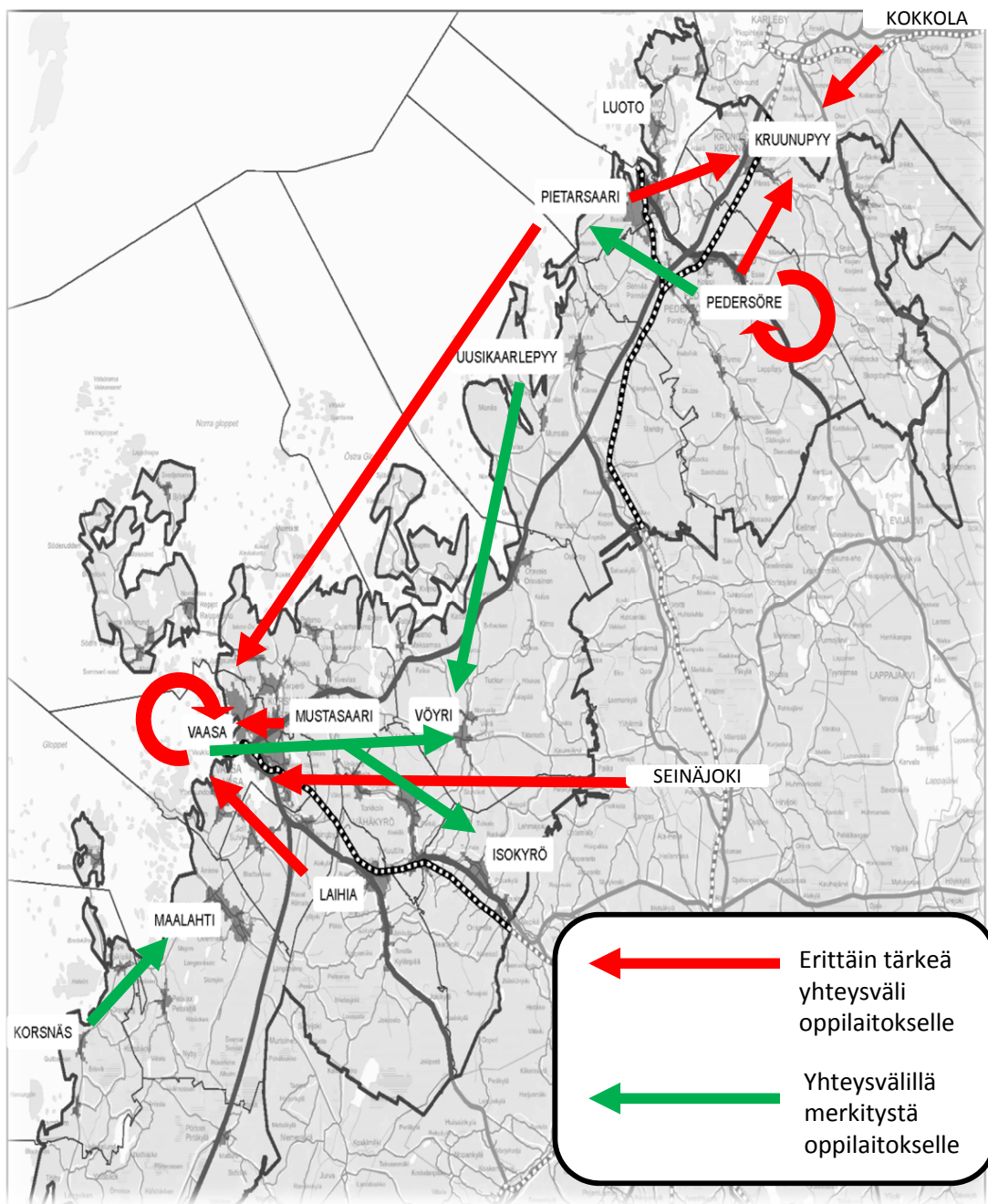
Oppilaitos ja yksikkö	Paikkakunta	Opiskelijoita
JAKK koulutus Oy	Vaasa	20
Keski-Pohjanmaan Maaseutuopisto, Toholammin yksikkö	Toholampi	92
Kronoby folkhögskola	Kruunupyy	250
Kälviän peruskoulut ja lukio	Kokkola	630
Maalahti-Korsnäs kansalaisopisto	Maalahti	2200
Optima	Pietarsaari	1200
Oy Vaasan ammattikorkeakoulu - Vasa Yrkeshögskola Ab	Vaasa	3258
Pedersöre gymnasium	Pedersöre	148
Vasa gymnasium	Vaasa	148
Vöyrin-Oravaisten-Maksamaan kansalaisopisto	Vöyri	2353
Yrkeshögskolan Novia, Enheten för social- och hälsovård	Vaasa	600
-	Isokyrö	-

Taulukko 3. Oppilaitoksiin muualta saapuvien opiskelijoiden osuudet ja niiden kannalta tärkeimmät joukkoliikenteen yhteysvälit.

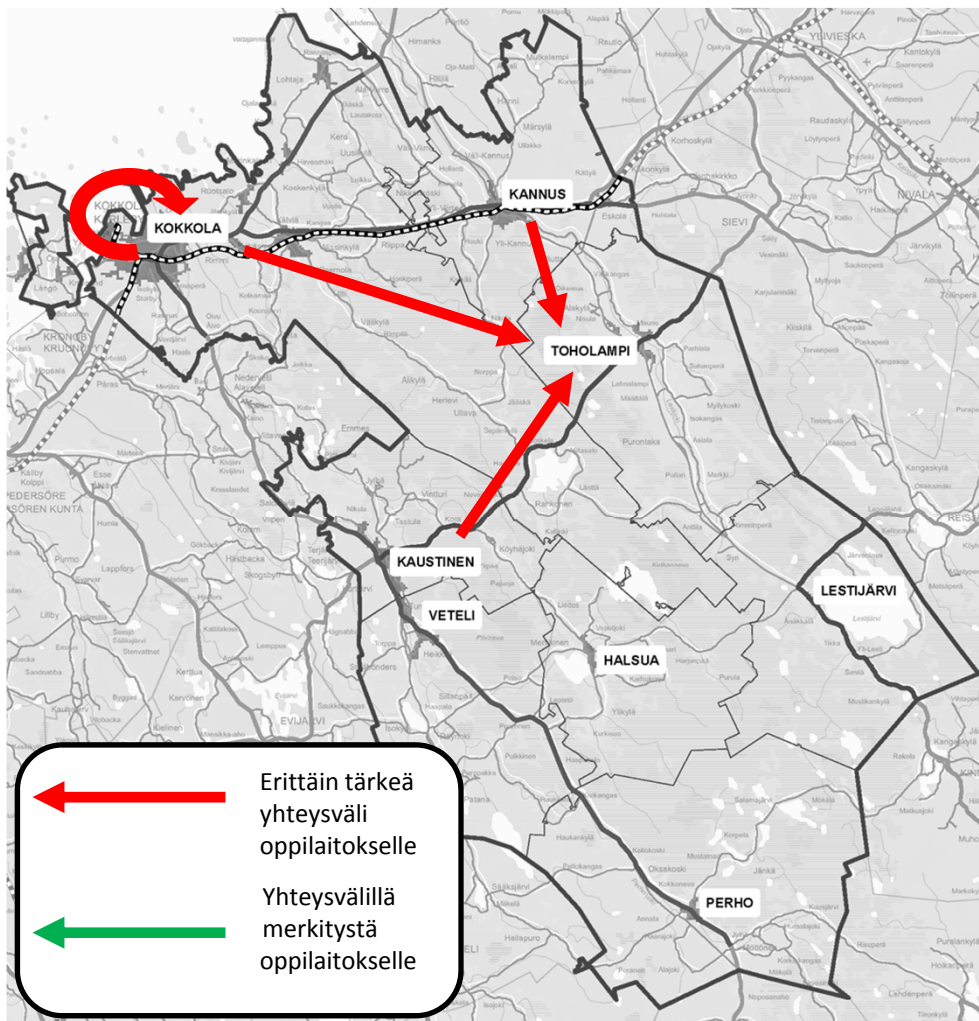
Oppilaitos ja yksikkö	Paikkakunta	Opiskelijamäärä	Kuinka suuri osa oppilaitokseen opiskelijoista on lähtöisin muualta kuin oppilaitokseen sijaintikunnasta?	Mistä muualta kuin oppilaitokseen sijaintikunnasta pääosa opiskelijoistanne saapuu?	Mikä on näkemyksenne mukaan tärkein joukkoliikenteen yhteysväli oppilaitokseenne kannalta?
JAKK koulutus Oy	Vaasa	20	Noin puolet	Isokyrö, Laihia, Mustasaari	Vaasa-oppilaitos
Keski-Pohjanmaan Maaseutuopisto, Toholammin yksikkö	Toholampi	92	Enemmistö	Kannus, Kaustinen, Kokkola	Kokkola-oppilaitos
Kronoby folkhögskola	Kruunupyy	250	Enemmistö	Pietarsaari, Kokkola, Pedersöre	Pietarsaari-oppilaitos
Vaasan ammattikorkeakoulu - Vasa Yrkeshögskola Ab	Vaasa	3258	Noin puolet	Laihia, Mustasaari, Seinäjoki	Vaasa-oppilaitos
Yrkeshögskolan Novia, Enheten för social- och hälsovård	Vaasa	600	Enemmistö	Pietarsaari, Mustasaari, Pedersöre	Hyvin toimiva paikallisliikenne Vaasassa ja Mustasaarella

Yli puolet (60 %) oppilaitoksista arvioi joukkoliikenneyhteyksien toimivuudella olevan oppilaitoksen houkuttelevuuden kannalta suuri tai melko suuri merkitys. Alla oleviin maakuntakohtaisiin karttoihin on koottu oppilaitoskyselyn tulokset. Punaisella viivalla on korostettu ne yhteysvälit, jotka ovat erittäin tärkeitä oppilaitokselle ja vihreällä ne yhteysvälit, joilla on merkitystä oppilaitoksille. Ne mukailevat pitkälti vilkkaimmin liikennöityä tieverkkoa ja tärkeimpiä pendelöintisuuntia. Tulkintoja tehdessä on huomioitava, että Suupohjan rannikkoseudun oppilaitosten vastausprosentti oli heikko.

Keski-Pohjanmaalla Kokkolan oppilaitoksissa korostetaan kaupungin sisäisten yhteyksien merkittävyyttä. Toholammin maaseutuoppilaitoksen kannalta tärkeimpiä yhteyssuuntia ovat joukkoliikenneyhteydet Kaustisilta, Kokkolasta ja Kannuksesta.



Kuva 7. Pohjanmaan maakunnan oppilaitosten ilmoittamat tärkeimmät yhteysvälit.



Kuva 8. Keski-Pohjanmaan oppilaitosten ilmoittamat tärkeimmät yhteysvälit.

Joukkoliikenteen palvelutaso Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan maakunnissa

Suunnitelma-alueen joukkoliikennejärjestelmä

ylimaakunnalliseksi Liikenneviraston ohjeistuksen mukaisilla tarkennuksilla:

- Palvelutaso talviarkipäivä
- Palvelutaso kesäarkipäivänä
- Palvelutaso talvilauantaisin
- Palvelutaso talvisunnuntaisin

Joukkoliikenteen palvelutasoluokitus

Suunnitelma-alueen joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso selvitetiin maakunnallisesti maakuntakeskus-kuntakeskus yhteysväleillä. Lisäksi tarkastelua täydennettiin Pietarsaari-Kokkola laatukäytävän osalta

Alla olevasta taulukosta ilmenee joukkoliikenteen yhteysvälikohtaiset palvelutasoluokitukset ja niiden kriteerit eri ajankohtina. Kriteereissä on määriteltä mm. vuoromäärä ja tavoitteet liikennöintiajalle. Palvelutaso ylittää keskitason vain Mustasaari-Vaasa yhte-

Vuoromäärä talviarkipäivänä	Kilpailutaso		Houkutteleva taso		Keskitaso		Peruspalvelutaso		Minimitaso		Lakisääteinen taso
	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	
6-9	18	9	8	4	4	4	4	2	1	1	1
9-15	12	12	12	6	6	6	3	1	1	0	0
15-18	18	9	12	6	6	6	6	2	1	1	1
18->	12	12	6	3	2	1	0	0	0	0	0
Yhteensä/suunta	60	42	38	19	18	14	5	3	2	2	

Vuoromäärä kesäarkipäivänä	Kilpailutaso		Houkutteleva taso		Keskitaso		Peruspalvelutaso		Minimitaso		
	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	
6-9	12	6	5	3	2	2	2	2	1	1	1
9-15	6	6	4	4	2	1	1	0	0	0	0
15-18	12	6	5	3	2	2	2	1	1	1	1
18->	6	6	4	4	2	1	1	1	0	0	0
Yhteensä/suunta	36	24	19	16	13	9	4	2	2	2	

Vuoromäärä lauantaisin	Kilpailutaso		Houkutteleva taso		Autottomien arkitaso		Peruspalvelutaso		Minimitaso		
	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	
6-9	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9-15	12	12	12	6	6	3	0	0	0	0	0
15-18	6	6	6	3	3	2	0	0	0	0	0
18->	12	12	6	3	0	0	0	0	0	0	0
Yhteensä/suunta	34	34	24	12	9	5	1	1	0	0	

Vuoromäärä sunnuntaisin	Kilpailutaso		Houkutteleva taso		Autottomien arkitaso		Peruspalvelutaso		Minimitaso		
	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	tavoite	minimi	
6-9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9-15	12	12	10	5	3	2	0	0	0	0	0
15-18	6	6	6	3	2	1	0	0	0	0	0
18->	10	10	6	3	0	0	0	0	0	0	0
Yhteensä/suunta	28	28	22	11	5	3	1	1	0	0	

Kuva 9. Joukkoliikenteen palvelutasoluokituksen kriteerit.

ysvälillä, joka on käytännössä Vaasan paikallisliikennealueella.

Suunnittelualueella on viisi kunta-maakuntakeskus yhteysväliä, joiden palvelutaso on enintään minimitasolla. Palvelutasokuvauksesta tehtävissä päätelmissä on kiinnitettävä huomiota siihen, millainen on tarkasteltavan yhteysvälin reaalin joukkoliikenneyhteyksien tarve ja mikä on tällaisen yhteyden pääasiakasryhmä. Mekaaninen palvelutasotarkastelu jättää huomioimatta aluetyypin ja muut liikkumisen erityisyydet. Minimitaso on tässä selvityksessä katsottu sellaiseksi palvelutasoksi, joka mahdollistaa toimivan opiskelu- ja asiointiyhteyden, mutta ei välttämättä täytä työssäkäynnin kriteerejä. Monilla näistä yhteysväleistä on erittäin vähän myös työmatkajen käyttöä.

Keskitasoa ja sitä korkeampaa palvelutasoa on tarkoituksenmukaista tavoitella yhteysväleillä, joilla nähdään olevan esimerkiksi työssäkäynti- ja opiskelijaliikenteissä todellista tarvetta tai hyödyntämätöntä asiakaspotentiaalia. Yhteysvälin minimitasoisuus ei siis sinänsä välttämättä kerro yhteyspuutteista. Vähäiset yhteysmäärät viestivät usein myös alhaisesta kysynnästä.

Lippujärjestelmä

Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan alueilla on käytössä kaupunkien paikallisliikenteen lipputuotteiden lisäksi Vaasan ja Kokkola-Pietarsaaren alueen seutuliput. Vaasan seutulippualueeseen kuuluvat Kaskinen, Kristiinankaupunki, Kurikka, Korsnäs, Laihia, Maalahti, Mustasaari, Närpiö, Pedersöre, Teuva, Uusikaarlepyy, Vaasa ja Vöyri. Kokkola-Pietarsaari lippualueeseen lukeutuvat Kokkola, Pietarsaari, Kruunupyy, Luoto, Pedersöre, Uusikaarlepyy ja Vöyri.

Linja-autoliikenteessä myydään lisäksi normaaleja kilometritaksaan pohjautuvia kertalippuja ja sarjalippuja Matkahuollon hinnaston mukaisesti.

Kela korvaa toisen asteen opiskelijoille päivittäisten koulumatkojen kustannukset, kun matkan pituus ja kustannukset ylittävät lakisääteisen rajan. Opiskelija voi ostaa joko 44 matkan opiskelijavuosilipun tai seutulippualueella opiskelijaseutulipun. Jos koulumatkaan sisältyy vaihtoja, opiskelijalle myydään seutulippualueella aina opiskelijaseutulippu. Opiskelija maksaa lipusta omavastuuosuuden (43 euroa). Kelan tuki on lipun todellisen hinnan ja omavastuun välinen erotus. Kelan korvattavat opiskelijaliput on merkittävin lipputuote koko suunnittelualueen joukkoliikenteessä.

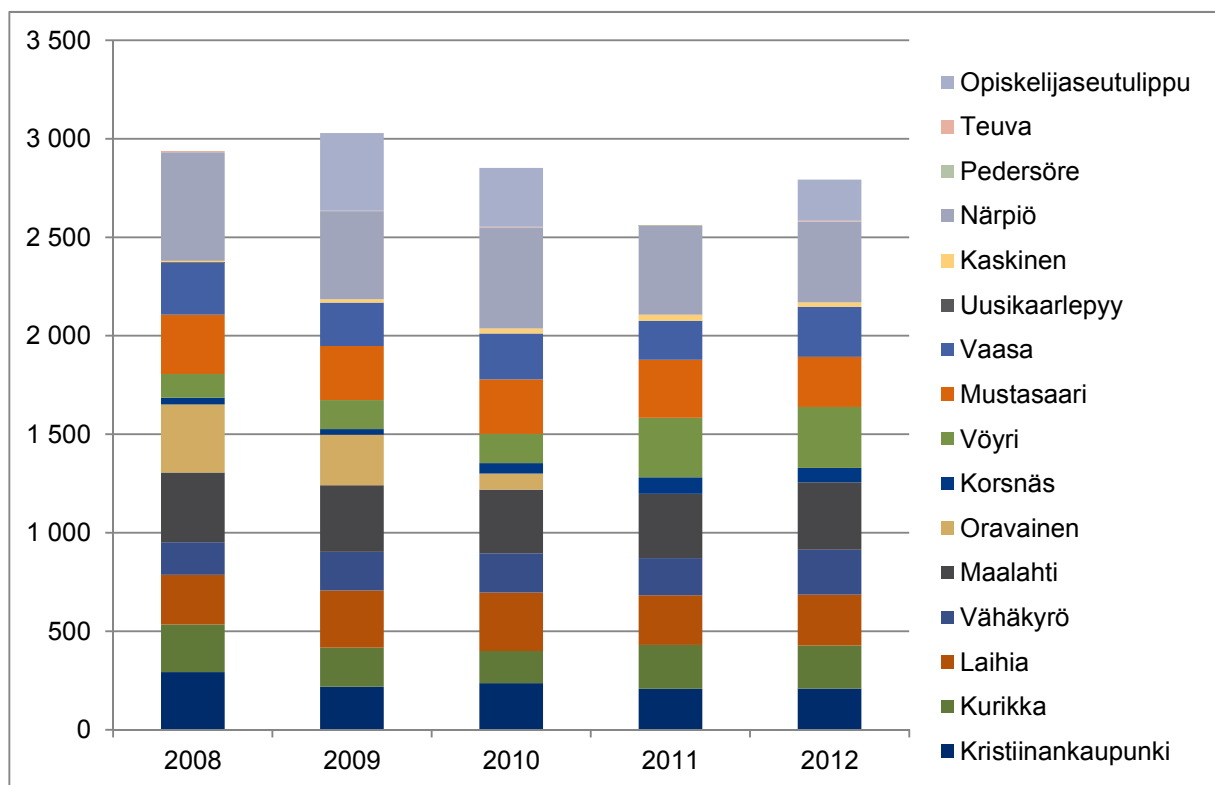
Taulukko 4. Vaasan seutulipun hinta (www.matkahuolto.fi).

Kotikunta	Hinnat 1.2.2013 alkaen
Kaskinen	137
Kristiinankaupunki	135
Kurikka	76
Korsnäs	74
Laihia	68
Maalahti	70
Mustasaari	61
Närpiö	125
Pedersöre	150
Teuva	97
Uusikaarlepyy	150
Vaasa	65
Vöyri	100

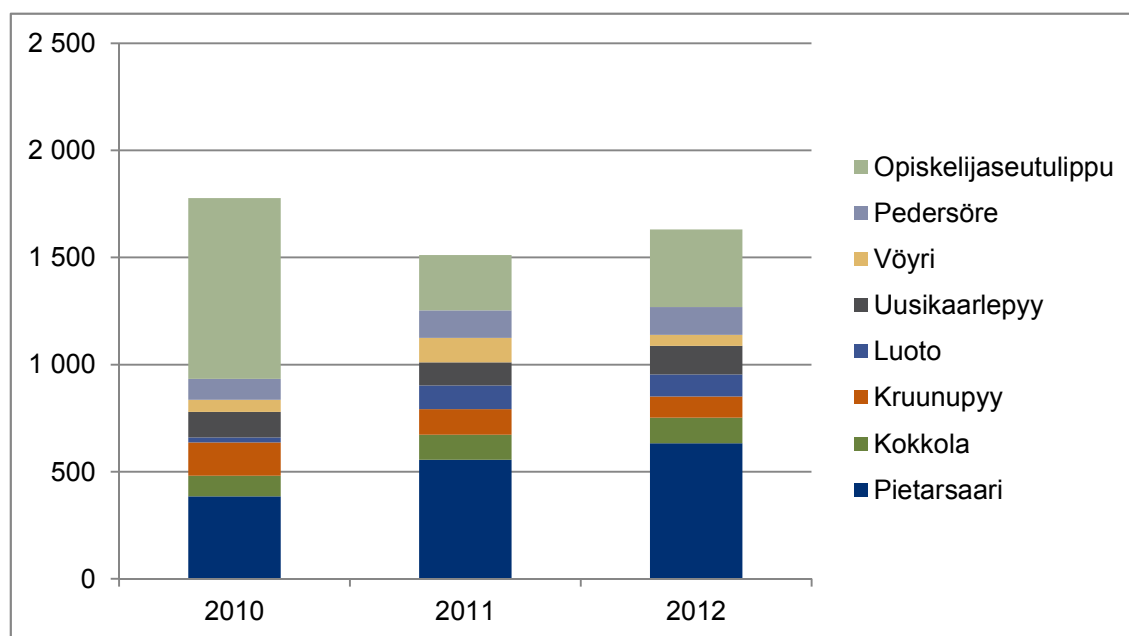
Taulukko 5. Kokkola-Pietarsaaren seutulipun hinta (www.matkahuolto.fi).

Kotikunta	Hinnat 1.2.2013 alkaen
Kokkola	105
Kruunupyy	65
Luoto	75
Pedersöre	66
Pietarsaari	88
Uusikaupunki	75
Vöyri	105

Myytyjen seutulippujen myyntimäärät on esitetty seutulippualueittain alla olevissa kuvissa. Tilastoissa on muutaman edellisen vuoden lippumäärätiedot vertailtavuuden vuoksi. Kokkola-Pietarsaaren alueella vuosittainen lippujen myyntimäärä on noin 1 000 lippua alhaisemmalla tasolla kuin Vaasan seutulipun. Vuonna 2012 Vaasan seutulippuja ei myyty lainkaan Uudessakaarlepyyssä eikä Pedersöressä. Vastaavasti näiden kuntien seutulippuja myytiin Kokkola-Pietarsaari seutulipputuotteina.



Kuva 10. Vaasan seutulippu. Myytyjen seutulippujen määrät.



Kuva 11. Kokkola-Pietarsaaren seutulippu. Myytyjen seutulippujen määrät.

Linja-autoliikenteen lipputuotteiden rinnalla myös VR:llä on yksittäisten junalippujen lisäksi yhteysvälikohtaisia sarjalippuja (10 tai 30 matkaa) ja kausilippuja (14–365 päivää). Sarja- ja kausiliput voi ostaa kelpaaviksi joko kaikkiin juniin tai ainoastaan pika- ja taajamajuniin. Liput voi ostaa joko Eko- tai Ekstra-luokkaan.

Esimerkiksi Kannuksen ja Kokkolan välillä 30 matkan sarjalippu kelpaa kaikissa junatyypeissä ja maksaa 240,30 euroa. 30 päivän kausilipun hinta on puolestaan 233 euroa. Yksittäisen matkan hinta Kannuksesta Kokkolaan InterCity-junalla on 9,42 euroa. Liput eivät kelpaa muissa liikennevälineissä tai muilla yhteysväleillä.

Joukkoliikenteen palvelutaso

Pohjanmaan maakunta

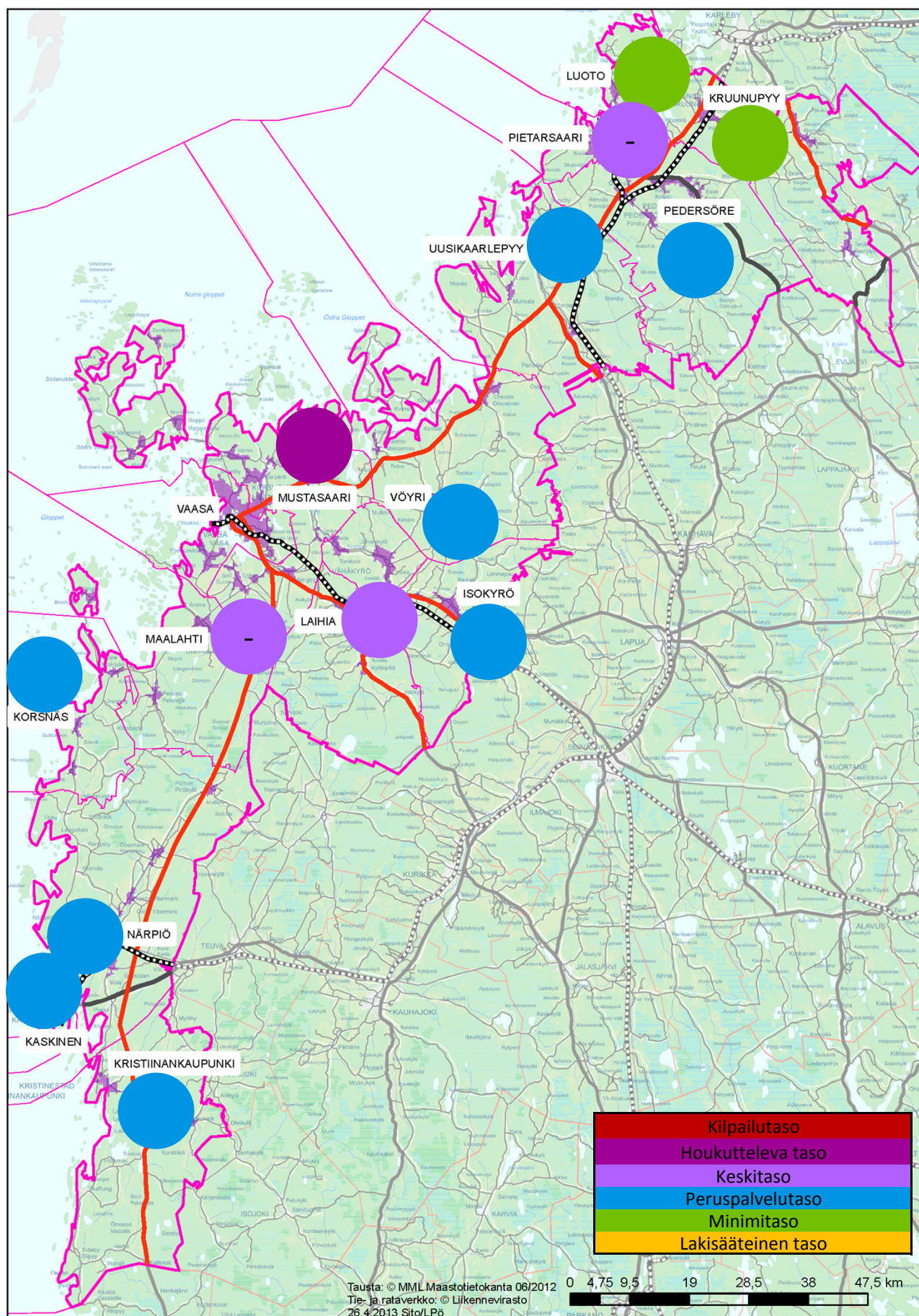
Pohjanmaan maakunnan joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso käydään läpi maakunnallisella ja Vaasan työssäkäyntialueen tasolla. Palvelutasokuvaus on tehty talviarkeipäiville, talvilauantaille, talvisunnuntaille ja kesäarkeipäiville. Joukkoliikenteen palvelutasokuvauksessa on huomioitu sekä juna- että linja-autoliikenne. Erityisesti pääradan varren asemapaikkakuntien osalta palvelutaso nousee merkittävästi junayhteyden olemassa olon ansiosta. Seutu- ja kuntakohtaisten joukkoliikenteen nykytilakuvauksen pohjana on hyödynnetty toukokuussa 2013 järjestettyjä maakunnallisia kuntatyöpajoja.

Nykyinen palvelutaso kuvataan ja palvelutasotavoitteet asetetaan pääasiallisesti kuntakeskuksen ja maakuntakeskuksen välisille yhteyksille. *Lisäksi tarkasteltavia yhteysvälejä ovat Luoto–Pietarsaari, Uusikaarlepyy–Pietarsaari, Pietarsaari–Kruunupyy sekä maakuntarajan ylittävät Kruunupyy–Kokkola ja Pietarsaari–Kokkola.* Vaasan viranomaisalueen liikennetarjontaa ei tässä työssä ole kuvattu (Vaasa ja Mustasaari).

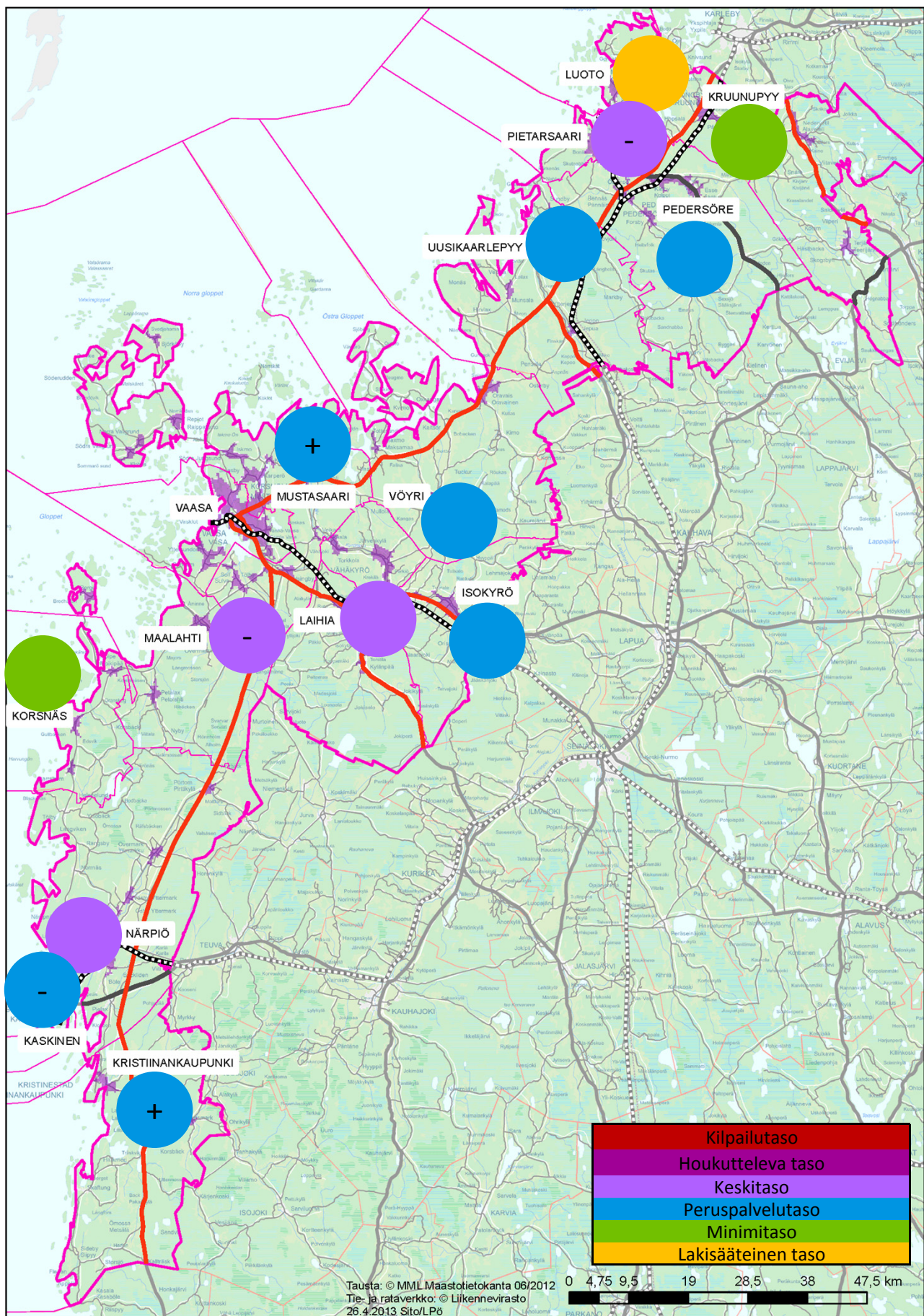
Talviarkena joukkoliikenneyhteyksien palvelutaso kuntakeskusten ja Vaasan välillä vaihtelee Luodon minimitason ja Mustasaaren houkuttelevan tason välillä. Korkein palvelutaso Vaasan paikallisliikennealueen ulkopuolella on Laihian, Maalahden ja Pietarsaaren kunnista. Laihian palvelutasoa nostaa Vaasan radan junaliikenne. (Kuva 12)

Heikoimmat yhteydet Vaasaan ovat Pietarsaaren seudun pohjoisosien Luodon ja Kruunupyyn kunnista. Näiden kuntien pääasiallinen asiointisuunta on kuitenkin työssäkäynti- ja seutulipputilastojen mukaan Kokkolan ja Pietarsaaren suunta, joten työssäkäyntiyhteydspuutteet Vaasaan eivät ole merkittäviä.

Kesällä vuorotarjonta supistuu yllättävän vähän kuntakeskusten ja Vaasan välillä. Korsnäsin ja Luodon tapauksessa vuoromäärien alenema aiheuttaa pudotuksen myös palvelutasoluokassa. Närpiön osalta kesän vuorotarjonta taas riittää keskitason palvelutasoon. On kuitenkin huomioitava, että kesällä keskitasoon tarvitaan alhaisempi vuoromäärä kuin talvella. (Kuva 13)



Kuva 12. Joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso kuntakeskuksen ja maakuntakeskus Vaasan välisillä yhteyksillä Pohjanmaalla talviarkena.



Kuva 13. Joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso kuntakeskuksen ja maakuntakeskus Vaasan välisillä yhteyksillä Pohjanmaalla kesäarkena.

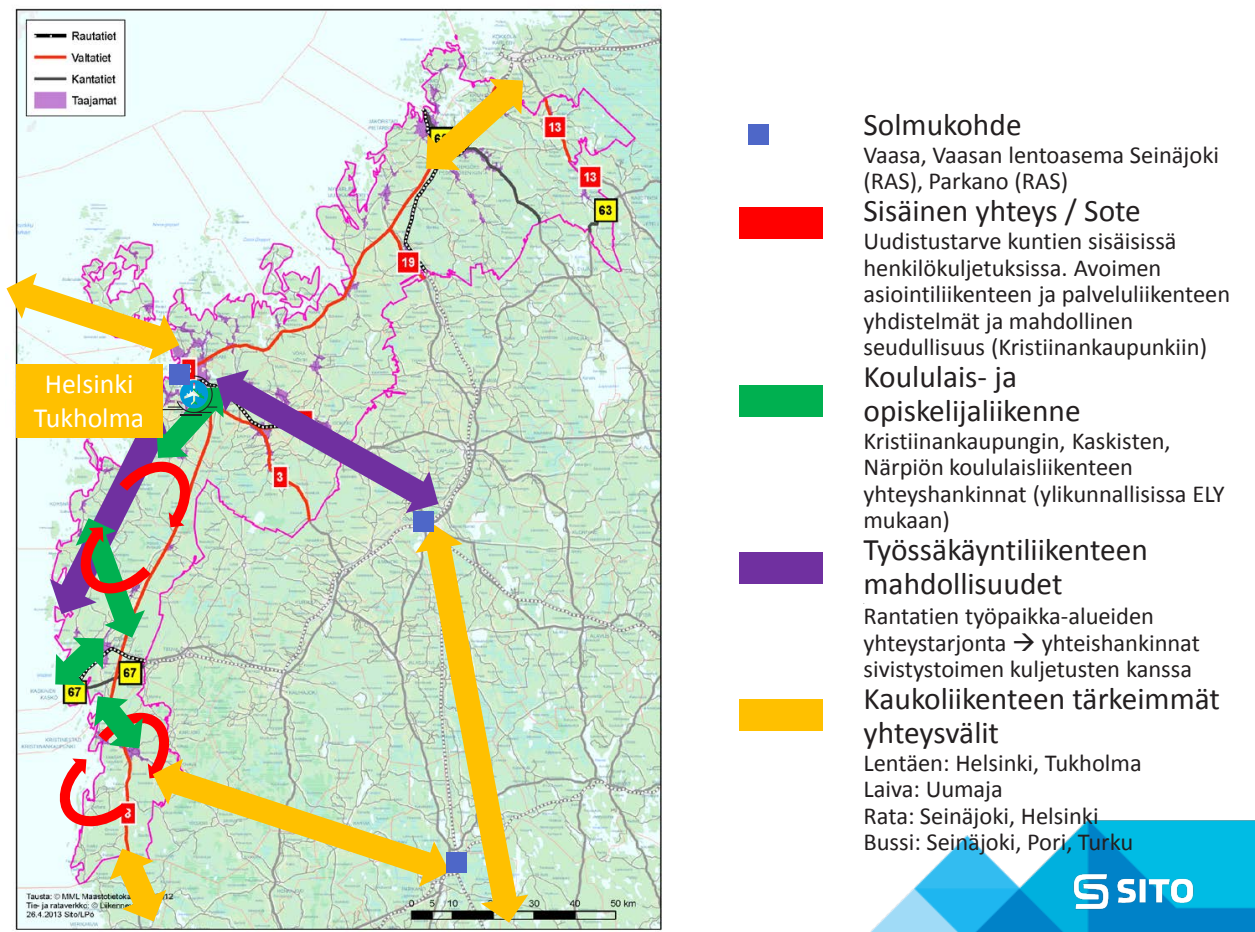
Alla olevassa taulukossa on kuvattu joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso eri aikoina Vaasan ja kuntakeskusten välillä.¹² Tulevat palvelutasotavoitteet kuvataan **kohdassa 6.5.**

Taulukko 6. Nykyisen joukkoliikenteen palvelutason yhteenvetotaulukko.

Kunta-Vaasa					
Nykytila	Talviarki	Kesäarki	Talvilauantai	Talvisunnuntai	Yleinen PT
Isokyrö	perus	perus	laki	laki	perus
Kaskinen	perus-	perus	minimi	minimi	perus
Korsnäs	perus	minimi	laki	laki	perus
Kristiinankaupunki	perus	perus +	perus	perus	perus
Kruunupyy	minimi	minimi	perus	perus	minimi
Laihia	keski	keski	perus	keski	keski
Luoto/Larsmo	minimi	laki	laki	laki	minimi
Maalahti	keski-	keski	minimi	minimi	keski-
Mustasaari/Sepänkylä	houkutteleva	perus +	keski	keski	houkutteleva
Närpiö	perus	keski	perus +	keski	perus
Pedersöre	perus	perus	keski	keski	perus
Pietarsaari	keski-	keski	keski	keski	keski-
Uusikaarlepyy	perus	perus	perus	keski	perus
Vöyri	perus	perus	perus	minimi	perus

¹² T.A=Talviarki, K.A=Kesäarki, T.L=Talvilauantai, T.S=Talvisunnuntai

Alla on kuvattu Vaasassa järjestetyn joukkoliikenteen palvelutasotyöpajan pohjalta näkemyksen Pohjanmaan maakunnan keskeisimmistä yhteysväleistä ja joukko- ja henkilöliikenteen kehittämiskohteista. Kriittiset matkaketjut ja maakunnan joukko- ja henkilöliikenteen kehittämistarpeet on muodostettu ensisijaisesti työpajan perusteella.



Kuva 14. Pohjanmaan maakunnan joukko- ja henkilöliikenteen kehittämisen painopisteet. Työpaja 2013.

Vaasan työssäkäyntialueella isona kysymyksenä on kaupungin ja koko kaupunkiseudun houkuttelevuuden lisääminen. Joukkoliikennenyhteyksien todettiin yleistasolla olevan varsin hyvät, mutta joitakin puutteita on kaupungin viranomaisalueen sisäisissä yhteyksissä, informaatioissa ja näkyvyydessä.

Vaasan alueen houkuttelevuuden lisäämiseksi tulisi parantaa liikennepalveluiden ja maankäytön suunnittelun yhteistyötä ja yhteistyön vaikuttavuutta. Suunnittelun tueksi tarvitaan työvälineitä, joilla tuettaisiin päätöksentekoa ja tehtäisiin vaikuttavuuden arviointia. Myös seudun muilla paikkakunnilla on halua joukkoliikennemyönteisempään maankäytön suunnit-

teluun. Laihialla onkin lähdössä käyntiin yleiskaava-hanke asemanseudulla.

Kuntien sisäinen liikenne kaipaa oppilaskuljetusten ja sosiaalitoimen kuljetusten osalta toimenpiteitä ja yhteensovittamista myös seudullisesti. Kristiinankaupungilla voisi olla mahdollisesti koordinoiva rooli kuntien kuljetuspalveluiden uudistamisessa suupohjan rannikkoseudulla. Seudulliset asiointikydyt ja seudulliset oppilaskuljetukset voisivat tuoda merkittäviä säästöjä kuntien nopeasti nouseviin kuljetuskustannuksiin.

Keskeisiksi solmupisteiksi alueella tunnistettiin Vaasan lentoasema, Vaasan matkakeskus, Seinäjoen matkakeskus ja Parkanon rautatieasema.

Vaasan lentoaseman rooli alueen pääkenttänä on vahvistunut entisestään Seinäjoen lentoaseman lentoliikenteen keskeytyessä. Seinäjoen suunnasta linja-autoilla tapahtuvaa syöttöliikennettä ja logistiikkakeskushankkeen mahdollistamaa ratalinjauksen muutosta tulisi selvittää tarkemmin myös henkilöliikenteen kannalta. Seinäjoen ja Vaasan välisen linja-autoliikenteen reitittäminen Vaasan lentoaseman kautta vaatii maaliikenneyhteyksien uudelleen linjaamista.

Vaasan työssäkäyntialue

Yleinen kuvaus

Tässä selvityksessä lähtömateriaaliin pohjatuen tehtiin valinta, että Vaasan työssäkäyntialueen ydintä tarkastellaan joukkoliikenteen palvelutason kannalta erillisenä kohteenaan. Tarkastelualueeseen lukeutuvat Vaasan lisäksi Mustasaari, Maalahti, Korsnäs, Laihia, Vöyri ja Isokyrö. Vaasan kaupungin asukasmäärä on noin 66 000. Työssäkäyntialueen halkovaa laatukäytävää Vaasa-Seinäjoki käsitellään myöhemmin omassa luvussaan. Vaasan kaupungin viranomaisliikenne¹³ rajautuu tämän palvelutasomäärittelyn ulkopuolelle.

Nykyinen joukkoliikenteen palvelutaso vaihtelee Mustasaaren houkuttelevasta Vöyrin ja Isonkyrön perustasoon. Vaasa on laajan työssäkäyntialueen keskuksena hyvien liikenneyhteyksien varrella. Linja-autoliikenteen lisäksi merkittävää joukkoliikennettä on myös Vaasa-Seinäjoki -radalla. Kaikki alueen kunnat kuuluvat Vaasan seutulippualueeseen. Seutulippujen myynti on suurinta Maalahdessa. Vuosittaiset myyntimäärät eivät kuitenkaan ole kovin suuria missään työssäkäyntialueen kunnassa.

Alueen kunnissa on toisen ja korkea-asteen oppilaitoksia. Merkittäviä oppilaitoksia sijaitsee Vaasan lisäksi Vöyrissä (Vörsä samgymnasium, Vörsä-Oravais-Maxmo medborgarinstitut) ja Maalahdella (Malax-Korsnäs medborgarinstitut).

Vaasa on seudullisena ja maakunnallisena keskuksena kaukoliikenteen solmukohta. Vaasan lentoaseman yhteystarjonta on ollut toistaiseksi varsin hyvä, vaikka keväällä 2013 SAS ilmoitti lopettavansa kotimaan lennot. Vaasasta on lentoyhteydet Helsingin lisäksi myös Tukholmaan. Kaukoliikenteen muuta tarjontaa edustavat kauttakulkeva linja-autojen pika-

vuoroliikenne (Valtateiden 3, 8 ja 18 suuntainen) sekä kaukoliikenteen junayhteydet.

Kuntakohtaiset palvelutasokuvaukset

Isokyrö

Isostakyröstä on talviarkena perustason joukkoliikenneyhteys Vaasaan. Joukkoliikenneyhteys perustuu täysin linja-autojen vakiovuoroihin. Vuorotarjonta on riittävä työssäkäynnille ja asiointille kesä- ja talvikisin, mutta viikonloppujen yhteystarjonta on erittäin rajallinen. Toimivaa menopaluuuyhteyttä ei keskustajamasta viikonloppuisin ole, vaan esimerkiksi Vaasan yhteytenä toimii tuolloin vt 18 liittymän¹⁴ kautta ajava pikavuoro. Liikennöintiä aika arkisin on riittävää normaaliin virka-aikaan asioiville ja työssäkäyville.

Kaukoliikenneyhteydet toimivat liityntöinä Seinäjoen kautta tai päivittäisillä Vaasan radan taajamajunilla. Isonkyrön rautatieasema sijaitsee varsinaisen ydinkeskustan ulkopuolella, eikä se ole linja-autoreittien varrella. Lähin lentoasema sijaitsee Vaasassa.

Korsnäs

Palvelutaso Vaasaan ylittää juuri ja juuri perustasolle talviarkena. Kesällä palvelutaso jää puutteellisesta liikennöintiä ajasta johtuen minimitasolle. Osa yhteystarjonnasta vaatii vaihtoa Petolahdessa.

Viikonloppuisin ei ole joukkoliikenneyhteyksiä Korsnäsin ja Vaasan välillä. Liitynnät ovat mahdollisia Petolahden ja Maalahden taajamista. Opiskelijoiden paluuyhteyksiä Vaasaan ei ole riittävästi tarjolla viikonloppuisin. Maanantaiaamuna opiskelijoiden paluuyhteys on tarjolla. Työpajassa ilmeni, että Närpiö toimii alueella tärkeänä toisen asteen koulutuskeskuksena. Korsnäsin ja Närpiön väliset yhteydet koetaan puutteellisiksi.

Työssäkäyntialueina Korsnäsissä merkittäviä ovat Molpen alue ja lähempänä keskustaa sijaitseva Dermoshop Oy:n tehdasalue. Näille alueille tulee paljon työntekijöitä Vaasan suunnalta.

Kunnan sisäisissä kuljetuksissa nähdään olevan puutteita. Yhteyspuutteita koetaan olevan asiointiyhteyksissä kyllä keskustaan sekä tärkeimpiin seudullisiin palveluihin, jotka voivat sijaita esimerkiksi Närpiössä. Asiointiliikenteitä tulisikin yhdistää esimerkiksi ylikunnallisiin koululaiskuljetuksiin, sillä tällä hetkel-

¹³ Vaasa (sisältäen Vähäkyrön) ja Mustasaari

¹⁴ Kyröentie-Tervajoentie risteys

lä yhteyspuutteita koetaan olevan myös Maalahden suunnan oppilaitoksiin.

Laihia

Laihialta on talviarkena keskitason joukkoliikenneyhteys Vaasaan. Käytettävissä on vakiovuorojen lisäksi pikavuoroliikennettä. Rautatieasema sijaitsee Pohjanmaalle tyypillisesti sivussa nykyisestä kuntakeskuksesta, eikä se ole linja-autoreittien varrella.

Palvelutaso Vaasaan pysyy keskitasolla myös kesällä, mutta samoin kuin Isossakyrössä myös Laihialla viikonloppujen, erityisesti lauantain palvelutaso on merkittävästi alempi kuin muulloin. Toimivaa asiointiyhteyttä ei lauantaisin ole, vaikka varsinainen vuorotarjonta on kohtuullinen. Liikennöintiäika on viikonloppuisin enimmillään pari-kolme tuntia.

Laihialta on järjestetty suhteellisen hyvät työssäkäyntiyhteydet aina Vaasan keskeisiin työssäkäyntikohteisiin saakka. Uusia vuoroja on aiemmin rakennettu matkaketjuajattelun mukaisesti. Yhdeksi haasteeksi on noussut koululaisvuorojen ja Vaasassa työssäkäyvien tarpeiden erilaisuus. Koululaisvuorot ovat yleensä hitaita ja kiertävät linjalla kaikki kylät. Työssäkävijät kaipaavat lisää nopeampia suoria vuoroja Vaasan keskustan työpaikka-alueille.

Liikkumisen palvelutasoa Laihian ja Vaasan välillä on edelleen tarve kehittää. Kuntatyöpajassa nousi esille Etelä-Pohjanmaalla kokeiltu Atrian liikkumisen ohjauksen projekti. Toimenpiteitä ja käytäntöjä voitaisiin soveltaa myös Vaasan suurimmissa työpaikoissa kuten Wärtsilä ja ABB. Räätelöidyille työmatkayhteyksille ja työpaikkakampuskohtaisille ratkaisuille olisi tarvetta. Liikkumisen ohjauksen ja viisaan liikkumisen projektikokonaisuudessa tarkastellaan työpaikkakohteen liikkumista kokonaisuudessa ja tuotetaan yhdessä yrityksen kanssa ratkaisut kävelyn, pyöräilyn, kimpakyytien ja joukkoliikenteen edistämiseksi ensisijaisina kulkumuotoina.

Kaukoliikenneyhteydet Laihialta toimivat sekä Vaasan että Seinäjoen suuntiin. Liityntänä Seinäjoen kautta kaukoliikenteen vuorotarjonta kasvaa merkittävästi. Kansainväliset liitynnät hoituvat Helsinki-Vantaan lentoaseman lisäksi Vaasan lentoaseman kautta.

Maalahti

Maalahden ja Vaasan välinen yhteystarjonta yltää lähes keskitasolle. Keskitasosta puuttuu vain kaksi pалуuvuoroa. Liikennöintiäika on vuorotarjonnan ohella hyvä sekä talvisin että kesäarkena. Viikonloppuisin

palvelutaso romahtaa myös Maalahdessa ja toimivia edestakaisia asiointiyhteyksiä ei käytännössä ole M-P-vakiovuorojen jäädessä pois. Sunnuntaisin opiskelijoiden liityntäyhteydet toteutuvat vasta illalla. Maanantaamun vuorotarjonta yltää puolestaan keskitasolle.

Maalahden päätyössäkäyntisuunta on Vaasa. Lisäksi työssäkäyntiliikennettä on jonkin verran Kristiinankaupunkiin. Maalahdelle on ominaista kunnan lukion sijaitseminen Petolahden (Petalax) taajamassa, joka sijaitsee 15 kilometrin päässä Maalahden keskustasta. Linja-autoyhteydet toimivat tien 673 suuntaisesti. Toisen asteen opiskelijat opiskelevat lähinnä alueen omissa kouluissa, mutta korkeakoulujen opiskelijat suuntautuvat Vaasaan ja muille korkeakoulu-paikkakunnille.

Kaukoliikenteen liitynnät suuntautuvat pääosin Vaasan kautta, josta on hyvät lento- ja junayhteydet.

Mustasaari

Palvelutasotarkastelu on tehty Sepänkylän alueelta Vaasan keskustaan. Sepänkylä on osa Vaasan paikallisliikennealuetta ja lisäksi alueella on myös muuta läpikulkevaa joukkoliikennettä. Nämä tekijät nostavat palvelutason houkuttelevalle tasolle, mikä on paras koko Pohjanmaan alueella. Liikennöintiäika yltää varhaisesta aamusta aina iltaan klo. 19:05 saakka.

Kesäarkisin Mustasaaren palvelutaso laskee perustasolle (perustaso +). Vuoromäärät ovat keskitason rajoilla, mutta liikennöintiäajasta johtuen palvelutaso on selvästi heikompi kuin talvella. Mustasaaren palvelutaso ei laske talvi-viikonloppuisin vastaavassa mittaluokassa kuin esimerkiksi Maalahdessa, vaan säilyy kilpailukykyisenä.

Saavutettavuuteen ja joukkoliikenteen palvelutason liittyvät haasteet koskettavat lähinnä Vaasan sisäistä liikennettä. Vaasan ja Mustasaaren asuin-, työpaikka- ja harrastusalueiden välisissä liikenneyhteyksissä todettiin työpajassa olevan puutteita. Tällaisiksi yhteysväleiksi nostettiin Gerby–Mustasaari ja Singsby–Vaasa (jäähallin alue).

Kaukoliikenneyhteydet toimivat Vaasan keskustan ja lentoaseman läheisyyden vuoksi erittäin hyvin.

Vaasa

Vaasa on oman kaupunkinsa alueella joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen. Kaupunkialueen palvelutasoa ei käsitellä tässä työssä. Vaasan sisäisen liikenteen palvelutasoa on käsitelty Vaasan seudullisessa joukkoliikennesuunnitelmassa

Seudullisesti tärkeinä joukkoliikenteen kehittämis-kohteina nähdään Runsorin¹⁵ ja Wärtsilän / ABB:n tehdasalueiden kulkuyhteydet. Vaasassa järjestetyssä työpajassa todettiin, että alueella olisi tarve käynnistää ruuhkien hillitsemiseksi vastaava projekti, joka toteutettiin Seinäjoella Atrian tehdasalueen ja työssäkäyvien kulkuyhteyksien osalta.

Vaasassa sijaitsee yliopiston ja ammattikorkeakoulun lisäksi useita lukioita, kansanopistoja, ammattiopistoja, työväenopistoja ja aikuiskoulutusta. Pohjanmaan alueen koulutuskeskuksena kuntakeskusten ja Vaasan joukkoliikennedyhteyksien palvelutaso on tärkeää säilyttää toimivina. Suuria puutteita ei kouluvuoden aikana yhteystarjonnassa ole lukuun ottamatta maakunnan pohjoisosaa, josta pääasiointisuunnat suuntautuvat muihin keskuksiin.

Vöyri

Vöyrin talvi- ja kesäkauden joukkoliikennedyhteydet ovat perustasolla. Liikennöintiaika talvella on laaja (07:40-20:50), mikä mahdollistaa sujuvat työssäkäyntiyhteydet Vaasaan. Liikennöintiajassa ei tapahdu merkittäviä muutoksia kesä- ja talvikauden välillä.

Vaasan työssäkäyntialueella joukkoliikenteen palvelutaso laskee merkittävästi viikonloppuisin. Tämä toteutuu myös Vöyrin osalta. Vöyrin ja Vaasan välillä säilyy kuitenkin toimivat asiointiyhteydet. Sunnuntaina opiskelijoilla on toimivat paluuyhteydet Vaasaan.

Suupohjan rannikkoseutu

Yleinen kuvaus

Suupohjan rannikkoseudulla tarkoitetaan tässä selvityksessä Närpiön, Kaskisten ja Kristiinankaupungin muodostamaa aluetta. Läpikulkeva Vaasan ja Porin suunnan pikavuoroliikenne tarjoaa kohtuullista yhteystarjontaa valtatie 8 suuntaisesti. Alueen suurin keskus on Närpio, jonka asukasmäärä on noin 9 400.

Nykyinen joukkoliikenteen palvelutaso Vaasaan on kaikista seudun kunnista talviarkein perustasolla. Kesäaikaan palvelutaso Närpiöstä suhteellisesti jopa paranee keskitasolle. Suupohjan rannikkoseutu sijaitsee nimensä mukaisesti rannikolla, joka aiheuttaa sen, että vt 8 liikennettä lukuun ottamatta varsinaista läpiajavaa joukkoliikennettä on vähän. Asiointiyhteyk-

siä Vaasaan ja kuntakeskusten välille onkin turvattu paljon ELY-keskuksen ostoliikenteen.

Närpiön ja Kristiinankaupungin ohella lähikeskuksesta Maalahti (Petolahti) toimii tärkeänä koulutuskeskuksena. Korkea-asteen koulut sijaitsevat seudun ulkopuolella. Viikonloppujen vuorotarjonta Vaasan on riittävä asiointi- ja opiskelijoiden paluuyhteyksille. Sen sijaan alueen sisäisissä oppilaskuljetuksissa koetaan olevan puutteita.

Alueen kaikki kunnat kuuluvat Vaasan seutulippu-alueeseen. Eniten seutulippuja koko maakunnassa myydään Närpiössä. Närpiön ja Vaasan suunnan tie-liikenne on myös seudullisesti vilkasta.

Alueen kaukoliikenteen solmupisteinä Vaasan lisäksi toimivat Parkanon rautatieasema ja alueen eteläosien osalta myös Pori.

Kuntakohtaiset palvelutasokuvaukset

Kaskinen

Kaskisten ja Vaasan väliset joukkoliikennedyhteydet ovat perustasoiset (perustaso-). Liikennöintiaika ei aivan kata perustason vaatimuksia (työssäkäynti), mutta vuoromäärän vuoksi Kaskinen on määritelty perustasolle. Matka-aikaa Vaasaan pidentää pääyhteyksien vaihdollisuus Närpiössä. Kesäaikaan palvelutasossa ei tapahdu oleellisia muutoksia.

Viikonloppuisin Kaskisten ja Vaasan väliset yhteydet ovat minimitasoiset. Asiointi molempiin suuntiin onnistuu lauantaina ja opiskelijoiden paluuyhteydet on järjestetty sunnuntain osalta. Työssäkäynti suuntautuu Vaasan ohella Kristiinankaupunkiin ja Närpiöön.

Kaskisten liikennepalveluiden tarpeisiin vaikuttaa suuresti se, että peruskoulun yläluokille ja toisen asteen oppilaitoksiin joudutaan hakeutumaan oman kunnan ulkopuolelle. Koulupalveluissa asiointi suuntautuu pääosin Närpiöön ja Kristiinankaupunkiin. Toisen ja kolmannen asteen opiskelun kannalta yhteystarpeita on myös Suupohjan alueelle (Kauhajoki). Sairaanhoidopalveluissa asiointitarpeita on myös Satakunnan suuntaan, missä sijaitsee lähin keskussairaala.

Kaukoliikenteen liityntäyhteydet koetaan Kaskisissa heikoiksi. Keskeisin joukkoliikenteen kulkumuoto on linja-auto. Seinäjoen tai Parkanon rautatieasemille ei ole järjestetty joukkoliikenneliityntää, jolloin ainoa toimiva kulkumuoto on henkilöauto.

¹⁵ Sekä seutu- että paikallisliikenteen näkökulmasta

Kristiinankaupunki

Kristiinankaupungista on toimivat ympärivuotiset työssäkäyntiyhteydet Vaasaan. Seutulippumatkustajia on kohtuullisesti huomioiden pitkän etäisyyden aiheuttama matka-aika. Viikonloppuisin Vaasan ja Kristiinankaupungin väliset yhteydet perustuvat pikavuoroliikenteeseen.

Asiointi- ja työssäkäyntitarpeet Kristiinankaupungista suuntautuvat ennen kaikkea Vaasaan. Muina rinnakkaisina yhteystarpeina korostuvat Kaskisten ja Suupohjan alueen yhteydet. Vaasan yhteydet koetaan hyväksi. Työssäkäyntiliikennettä on jonkin verran myös Satakunnan suuntaan, mutta seutuliput eivät Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueella toimi.

Kristiinankaupunki on Kaskisille ja osin myös Närpiölle tärkeä koulu- ja opiskelumatkojen suuntautumis-kohta. Näissä yhteyksissä on koettu olevan puutteellisuksia.

Kyläkeskusten ja keskustaajaman väliset liikennepalvelut ovat heikentyneet viime vuosina. Näiden palveluiden kehittäminen yhdessä seudullisten koululaiskuljetusten ja asiointiliikenteen lisäksi nähdään tärkeänä.

Närpiö

Talviarkena Närpiön ja Vaasan väliset yhteydet jäävät vain muutamalla vuorolla (3+4) keskitasosta. Liikennöintiaika mahdollistaa normaalin virka-ajan lisäksi hieman epäsäännöllisemmätkin työskentelyajat. Kesällä vuoromäärä odotetusti laskee, mutta suhteellisesti palvelutaso nousee Liikenneviraston määrittelemälle keskitasolle. Valtaosa vuorotarjonnasta on kesällä Turku-Vaasa pikavuoroliikennettä. Viikonloppuisin vuorotarjonta tarjoaa hyvät asiointi- ja opiskeluyhteydet Vaasan suuntaan. Seutuliikenteen palvelutason koetaan olevan kunnossa.

Länsirannikon kylien ja keskustaajaman välisissä yhteyksissä on koettu olevan puutteita (Rantatien 673 suuntainen liikenne). Lähiliikenneyhteydet kaupungin sisällä ja tärkeisiin seudullisiin kohteisiin kaipaivat kehittämistä. Toukokuussa järjestetyssä työpajassa keskusteltiin paljon kuntien liikenteiden yhteishankinnasta ja esimerkiksi koululaiskuljetusten yhteisostoisista.

Närpiössä on asetettu maankäytön tavoitteeksi ohjata rakentamista pois haja-asutusalueilta olemassa oleviin kyliin ja näin ylläpitää elinvoimaisia maaseutukyliä. Samalla yhdyskuntarakenne pienessä mitakaavassa tiivistyy kestävästi. Kyliin tukeutuminen

helpottaa myös palveluverkkosuunnittelua ja koululaiskuljetusten rakentamista keskustaan.

Keski-Pohjanmaan maakunta

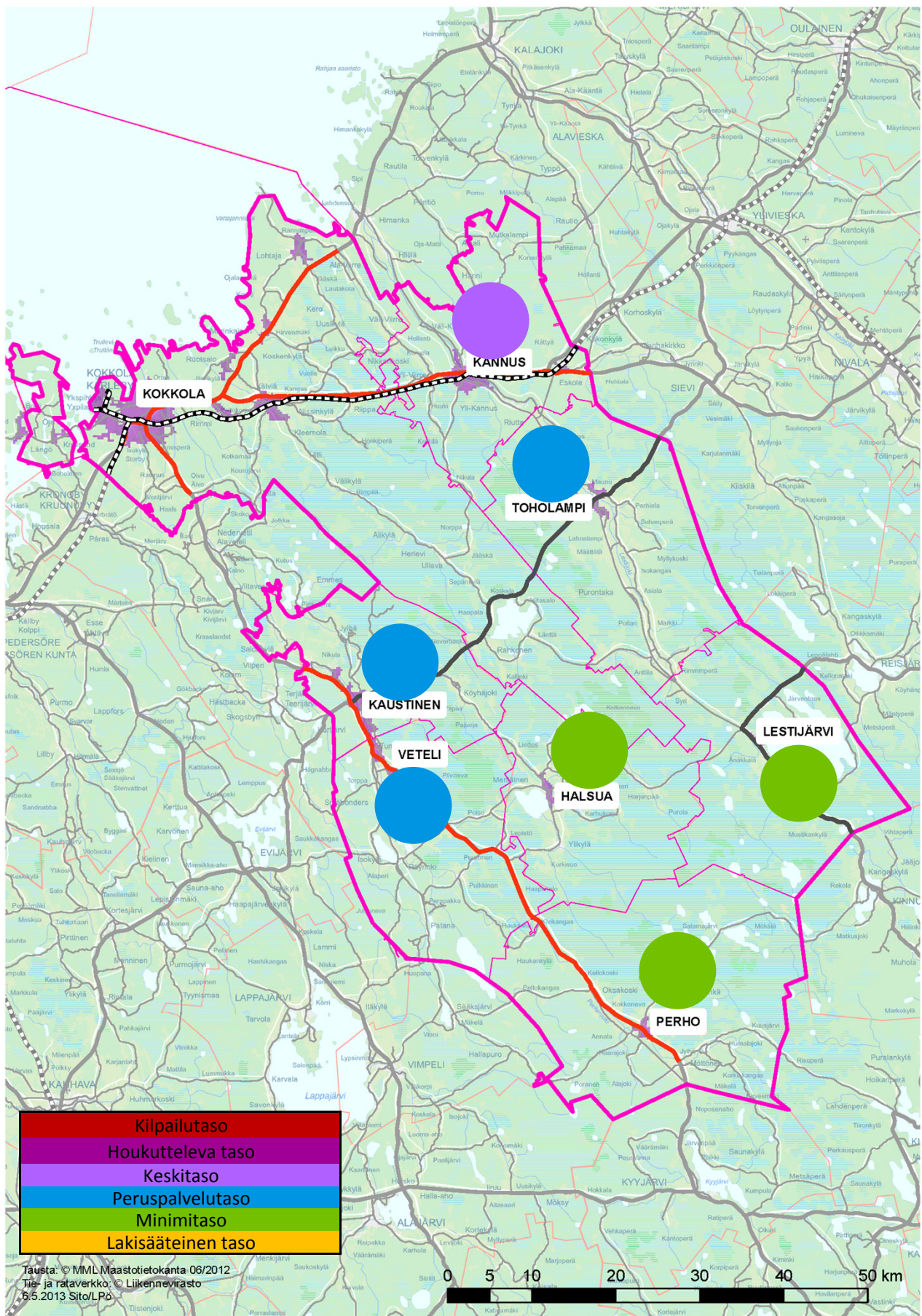
Keski-Pohjanmaan maakunnasta joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso käydään läpi maakunnallisella, Kokkola-Pietarsaaren työssäkäyntialueen ja Kokkolan seutukunnan tasolla. Palvelutasokuvaukset ovat vastaavat kuin edellä Pohjanmaan alueella. Joukkoliikenteen palvelutason kuvauksessa on huomioitu sekä juna- että linja-autoliikenne. Seutu- ja kuntakohtaisten joukkoliikenteen nykytilakuvauksen pohjana on hyödynnetty toukokuussa 2013 järjestettyä maakunnallisia kuntatyöpajoja.

Kokkola-Pietarsaaren työssäkäyntialueeseen on tässä selvityksessä luettu Kokkola, Pietarsaari, Kannus, Luoto, Kruunupyys, Pedersöre ja Uusikaarlepyy. Kokkola-Luoto-Pietarsaari yhteysväliä on laadittu oma laatuikäytäväosuus.

Nykyinen palvelutaso kuvataan ja palvelutasotavoitteet asetetaan pääasiallisesti kuntakeskuksen ja maakuntakeskuksen välisille yhteyksille. *Lisäksi tarkasteltavia yhteysvälejä ovat maakuntarajan ylittävät Kruunupyys-Kokkola ja Pietarsaari-Kokkola.*

Talven liikennöintikaudella pääradan ja valtatie 13 varrella sijaitsevien kuntakeskusten ja Kokkolan välinen palvelutaso ylittää pääosin peruspalvelu- ja keskitasolle. Halsuan, Lestijärven ja Perhon alueilla on minimitaso yhteydet, jotka eivät kuitenkaan mahdollista päivittäistä työssäkäyntiä. Lauantain yhteystarjonta on Kannusta lukuun ottamatta erittäin heikko. Sunnuntain tärkeät opiskelijayhteydet on turvattu Halsua, Lestijärveä ja Toholampea lukuun ottamatta.

Kesällä vuorotarjonta supistuu minimitaso kunnissa lakisääteiselle tasolle. Kaustisilla ja Vetelissä kesäajan vuorotarjonta ei aivan yllä peruspalvelutasolle. Kannukseen kesäajalla ja linja-autoliikenteen vuorotarjonnan vähenemisellä on pienempi merkitys pääradan junaliikenteen vuoksi.

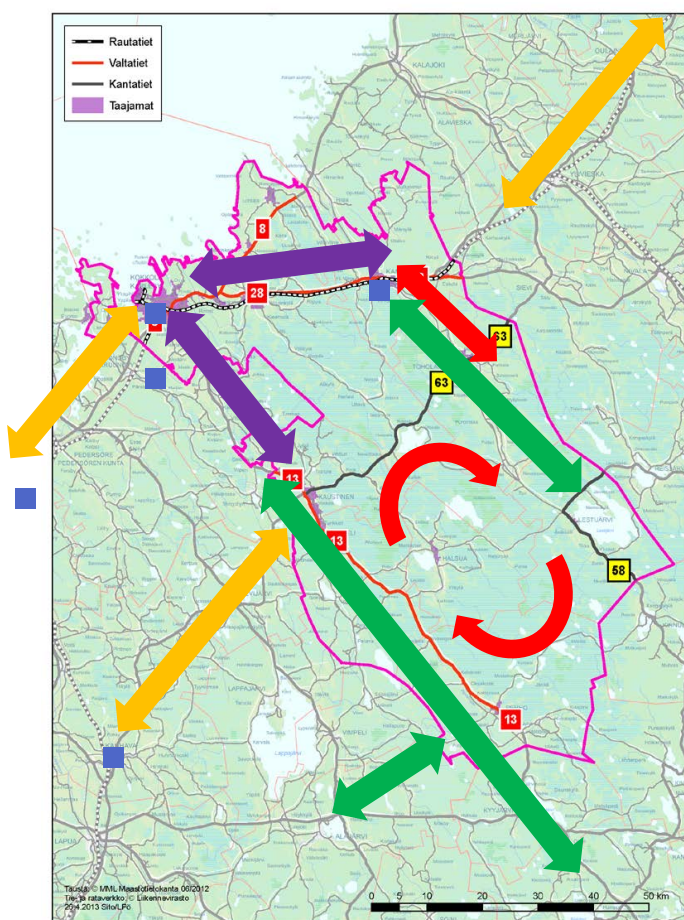


Kuva 15. Keski-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutaso kuntakeskusten ja maakuntakeskus Kokkolan välisillä yhteyksillä talvika-
 kena.

Alla olevassa taulukossa on kuvattu joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso Keski-Pohjanmaan maakunnassa. Tulevat palvelutasotavoitteet on kuvattu kohdassa 6.5.

Taulukko 7. Joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso Keski-Pohjanmaan maakunnassa.

Kunta-Kokkola					
Nykytila	Talviarki	Kesäarki	Talvilauantai	Talvisunnuntai	Yleinen PT
Halsua	minimi	laki	laki	laki	minimi
Kannus	keski	keski	keski	keski	keski
Kaustinen	perus	Perus -	perus	keski	perus
Lestijärvi	minimi	laki	laki	laki	minimi
Perho	minimi	perus -	laki	perus	minimi
Toholampi	perus	laki	laki	laki	perus
Veteli	perus	perus -	laki	keski	perus



- **Solmukohde**
Kokkola, Kannus (RAS), Kokkola (lentoasema, Pännäinen (RAS), Kauhava (RAS)
- **Sisäinen yhteys / Sote**
Jytan johdolla palveluliikenteiden alueellisen kokonaisuuden läpikäynti / kehittäminen ja mahdollinen MYK-selvitys
- **Koululais- ja opiskelijaliikenne**
Vt 13 ja Lestijärvi - Toholampi suunnan yhteydet tukeutuvat vahvasti koululaiskäyttäjiin (95 %)
- **Työssäkäyntiliikenteen mahdollisuudet**
Koulut huomioiva työssäkäyntiliikenteen kehittäminen ja lippujen yhteiskäyttöisyys
- **Kaukoliikenteen tärkeimmät yhteysvälit**
Lentäen: Helsinki
Rata: Oulu, Pietarsaari
Bussi: Kauhava, Vaasa

SITO

Kuva 17. Keski-Pohjanmaan maakunnan joukko- ja henkilöliikenteen kehittämisen painopisteet. Työpaja 2013

Keski-Pohjanmaalla ja Pietarsaaren alueella seutulipun merkitys joukkoliikenteelle on vähäinen Kokkolan ja Pietarsaaren ulkopuolella, varsinkin Keski-Pohjanmaan pienemmissä kunnissa. Joukkoliikenneyhteyksien todettiin olevan monessa suhteessa välttävät, mikä johtuu myös kysynnän vähäisyydestä. Valtatien 13 suuntainen liikenne on pitkälti koululaiskuljetusten varassa. Työssäkäyntiliikennettä ei linja-autoilla juuri ole.

Työssäkäyntiliikenteen kehittämisen nähdään olevan potentiaalista Kokkola-Luoto-Pietarsaari yhteysväliillä, mahdollisesti laajentaen myös Kruunupyyn, Pedersören ja Uudenkaarelpyn yhteystarjontaan.

Kunnat näkevät tarpeelliseksi tiivistää joukko- ja henkilöliikenteen suunnitteluyhteistyötä keskenään (sosiaalitoimen kuljetukset, asiointiliikenne, oppilaskuljetukset) ja ELY-keskuksen kanssa. Henkilökuljetusten uudistusta nähtiin voitavan vievän eteenpäin Jyta-vetoisesti¹⁶. Peruspalveluliikelaitos Jyta vastaa Halsuan, Kaustisen, Lestijärven, Perhon, Toholammin ja Vetelin kuntien sekä Kannuksen kaupungin perusturvapalveluista.

Alueen solmukohteina tunnistetaan Kokkolan matkakeskus sekä Kannuksen ja Pännäisten rautatieasemat. Lisäksi Kokkolan lentoasema ja Kauhavan rautatieasema ovat osalle Kaustisten seutukuntaa tärkeitä kohteita.

Alueen liikennöitsijät kokevat, että PSA:n mukaiseen liikenteeseen siirryttäessä heillä ei ole ollut käytettävissään tarpeeksi informaatiota palveluiden ja tuotteiden suunnittelemiseksi. Keski-Pohjanmaan alueella linja-autoliikenteen osalta vallitsee odotustila.

Kokkola-Pietarsaaren työssäkäyntialue

Yleinen kuvaus

Tarkastelualueeseen lukeutuvat Kokkolan ja Pietarsaaren lisäksi, Kannus, Luoto, Pedersöre, Kruunupyy, Pietarsaari ja Uusikaarlepyy. Kokkolan kaupungin asukasluku on noin 47 000 ja Pietarsaaren 19 700. Kokkola-Luoto-Pietarsaari laatukäytävää tarkastellaan myöhemmin erikseen.

Joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso vaihtelee Kannuksen keskitason ja perustason välillä. Pietar-

saaren ja Kokkolan väli on lähellä keskitasoa. Keskitasosta puuttuu vain yksi paluuvuoro. Liikennöintiäika mahdollistaa työssäkäynnin kaikkialta työssäkäyntialueen keskuksista.

Seutulippujen myynti on suurinta Pietarsaassa. Lisäksi opiskelijaseutulippuja ostetaan lähes 400 kappaletta vuosittain.

Merkittäviä oppilaitoksia on Kokkolan¹⁷ ja Pietarsaaren lisäksi Kaustisilla ja Toholammilla.

Kokkola, Kannus ja Pännäinen toimivat alueen kaukoliikenteen solmukohtina. Kokkola-Pietarsaaren lentoasemalta on liityntäyhteydet Helsinki-Vantaan ja Tukholman lentoasemian kautta kansainväliseen liikenneverkkoon.

Kuntakohtaiset palvelutasokuvaukset

Kannus

Kannuksen joukkoliikennetarjonta Kokkolaan vastaa keskitasoa. Ilman junaliikennettä palvelutaso olisi työssäkäynnin mahdollistava peruspalvelutaso. Liikennöintiäika ylittää talviarkena aamusta aina klo 22:21 saakka. Kesällä palvelutasossa tapahtuu merkittävä muutos linja-autoliikenteen osalta vakiovuorojen poistuessa liikennetarjonnasta. Junaliikenne ja maakuntienvälinen pikavuoroliikenne pitävät kesän palvelutason keskitasolla. Sama tilanne koskee talvilauantaita ja sunnuntaita. Viikonloppuisin tosin vähäisetkin linja-autovuorot lakkaavat.

Kannus toimii kaukoliikenteen solmuna ja liityntäasemana osalle Kokkolaa ja Toholampea. Linja-autoyrittäjät ja kaupungit ovat rakentaneet syöttöyhteyksiä tärkeimmille pääradan asemapaikkakunnille (myös Pännäinen), mutta matkaketjujen säilyttäminen on koettu haasteelliseksi VR:n tiedotuspolitiikan vuoksi. VR:n suunnalta ei ole tiedotettu aina riittävän aikaisin junien aikataulumuutoksista. Kaukoliikenteessä junan kanssa kilpaileminen todettiin linja-autoyrittäjien kommenttien mukaan erittäin vaikeaksi.

Maakunnan sisäisenä yhteystarpeena työpajassa nousi esille Lestijärvi-Toholampi-Kannus-Kokkola vuoro. Kannus-Kokkola väli on mahdollista toteuttaa junaliikenteellä, mutta erityisesti matkaketjun alkupään asukkaita hyödyttäisi yhteyspuutteen korjaaminen.

¹⁶ Keski-Pohjanmaan erikoissairaanhoidon ja peruspalvelukuntayhtymä

¹⁷ Keskusta-alue ja Kälviä

Kokkola

Kokkola on kaupungin alueella joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisen. Kokkolan sisäisen joukkoliikenteen palvelutasoa ei käsitellä tässä työssä.

Seudullisesti tärkeinä joukkoliikenteen kehittämiskohteina nähdään valtatie 13 suuntaisen joukkoliikenteen parempi hyödynnettävyys myös työssäkäyntiyhteytenä. Perho-Kaustinen välillä nykyinen liikenne hoitaa pitkälti tärkeitä koululaiskuljetuksia ja on työssäkäyntiyhteydeksi varsin hidas. Vuoroa voisi nopeuttaa Luomalan alueen jälkeen, jolloin yhteys olisi henkilöauton kanssa kilpailukykyinen Vetelistä ja Kaustisilta Kokkolassa työssäkäyville.

Kokkola on maakunnan työssäkäynnin ja koulutuksen keskuspaikka. Opiskelijoille tärkeät viikonloppuyhteydet ovat heikot Halsualta, Lestijärveltä ja Tohollammilta. Näiden kuntien osalta voidaan katsoa, että maanantain yhteystarjonta ei riitä paikkaamaan opiskelijoille tärkeitä viikonlopun paluuyhteyksiä. Maanantaiaamun vuorot ovat Kokkolassa vasta klo 11:00 – 12:00 välillä.

Kruunupyö

Kruunupyön ja Kokkolan välin vuorotarjonta on yhteensä 7+7 ja palvelutaso on peruspalvelutasolla. Kesällä vuoromäärät laskevat, mutta palvelutasoluokitus säilyy. Viikonloppuina ei liikennettä Kokkolan suuntaan ole.

Vaasaan Kruunupyöstä on minimitasoiset yhteydet ja ne eivät mahdollista työssäkäyntiä normaaliin toimistoaikaan. Yhteystarjonta pysyy vuoromäärien osalta suhteellisen vakaana kaikkina viikonpäivinä läpi vuoden.

Kruunupyön kannalta toimivat joukkoliikenneyhteydet Pietarsaaren suunnasta ovat tärkeitä opiskelumatkojen vuoksi. Kruunupyössä sijaitsee Kronoby Folkhögskola, jonka oppilaista suurin osa saapuu kuntaan kunnan ulkopuolelta.

Luoto

Luoto lukeutuu potentiaalisen joukkoliikenteen laatuikäytävän Kokkola-Pietarsaari alueeseen. Luodon joukkoliikenneyhteydet Vaasaan ovat korkeintaan minimitasoiset. Pietarsaaren suuntaan yhteydet ovat vahvalla peruspalvelutasolla. Kokkolan suuntaan yhteystarjonta riittää peruspalvelutasolle. Viikonloppuisin vuorotarjontaa on laatuikäytävästutukseen nähden liian vähän.

Luodon kaukoliikenteen solmukohteina toimivat Kokkolan ja Pännäisten rautatieasemat, joista on hyvät jatkoyhteydet valtakunnalliseen liikenneverkkoon.

Pedersöre

Pedersörestä on perustason joukkoliikenneyhteydet Vaasaan. Pedersören kuntaan lukeutuvalta Pännäisten rautatieasemalta on keskitasoiset joukkoliikenneyhteydet Pietarsaaren keskustaan. Seutulippuasiakkaita Pedersöressä on erittäin vähän, joten on oletettavaa, että nykyinen Pännäisten ja Pietarsaaren välinen linja-autoyhteys palvelee lähes yksinomaan koululaisia ja kaukoliikenteen liityntöjä.

Pietarsaari

Pietarsaaren ja Vaasan välillä joukkoliikenne on keskitasolla (keskitaso-) ja välillä Pietarsaari-Kokkola peruspalvelutasolla. Liikennöintiäika on molempiin maakuntakeskuksiin erinomainen. Vuorotarjontaa on varhaisen aamun ja illan välillä riittävästi. Viikonlopun linja-autovuoroja Pietarsaareen ei ole lainkaan. Vaasaan yhteydet ovat keskitasolla, mikä johtuu linja-autojen pikavuorojen ja Pännäisten rautatieaseman junaliikenteen tarjonnasta. Pietarsaaresta on järjestetty liityntäyhteys Pännäisten rautatieasemalle.

Pietarsaari-Kokkola yhteysvälin kehittämisestä on kirjoitettu enemmän [luvussa 5.3](#).

Uusikaarlepyö

Uudestakaarlepyöstä on peruspalvelutasoiset joukkoliikenneyhteydet Vaasaan ja Kokkolaan. Valtatie 8 läheisyys ja kauttakulkeva pikavuoroliikenne mahdollistavat palvelutason säilymisen myös kesällä ja viikonloppuisin. Liikennöintiäika on työssäkäynnin kannalta riittävä Vaasaan. Kokkolan suuntaan talviarjen ensimmäinen vuoro (Turku-Oulu pikavuoro) on perillä liian aikaisin, jotta toimivaa työssäkäyntiliikennettä yhteysvälille muodostuisi.

Uudenkaarlepyön ja Pietarsaaren välillä on peruspalvelutasoinen yhteys. Seutulippumatkat Pietarsaaren suuntaan ovat vähäisiä.

Laatukäytävät

Työn aikana joukkoliikenteen palvelutasotarkastelua ja toimenpidetarpeita päätettiin laajentaa maakunta- ja seutukuntajaosta myös niin sanotuille laatukäytävälle. Valittuja laatukäytäviä on kaikkiaan kolme, joista Vaasa-Seinäjoki yhteysvälin joukkoliikennepalveluiden kehittämistä on jo aiemmin aktivoitu. Uusina laatukäytävinä mukaan on otettu kaukoliikennepainotteisena Vaasa-Kokkola yhteysväli ja työssäkäyntiliikkumisen kannalta potentiaalinen Pietarsaari-Luoto-

Kokkola. Laatukäyvien liikennetarjonnalle ominaista on sen korkeatasoisuus ja käytävän yhdistävien taajamien kuuluminen samaan toiminnalliseen alueeseen (työssäkäynti, koulutus, muut palvelut). Laatukäytävän liikenteen palvelutason ei kuitenkaan tarvitse olla päästä-päähän samalla tasolla kuin mitä korkein kysyntäpotentiaali yhteysvälin tiettyjen pysäkkien välillä on.

Taulukko 8. Joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso Laatukäytävillä.

Nykytila					
Yhteysväli	Talviarki	Kesäarki	Lauantai	Sunnuntai	Yleinen PT
Kokkola-Pietarsaari	perus	perus	perus	perus	perus
Luoto-Pietarsaari	perus	minimi	perus	perus	perus
Kruunupyy-Pietarsaari	perus	perus	perus	perus	perus
Uusikaarlepyy-Pietarsaari	perus	minimi	perus	perus	perus
Luoto-Kokkola	perus	minimi	perus	perus	perus
Kruunupyy-Kokkola	perus	minimi	perus	perus	perus

Vaasa-Seinäjoki

Nykyisin pendelöinti onnistuu Seinäjoelta Vaasaan bussilla ja Vaasasta Seinäjoelle junalla, toisin päin ei. Linja-autolla matka-aika on 70-80 minuuttia. Vastaava matka-aika junalla on 50-60 minuuttia.

Olennaista olisi saada sama kausi- tai sarjalippu- tuote kelpaamaan molemmissa kulkumuodoissa, jolloin vaihtoehdot toimivat paremmin. Tampereen seudulla (Lempäälä, Nokia) on pilottikokeilu tällaisesta järjestelystä.

Suurimpana ongelmana nähdään hankalat aikataulut (nousi esiin asukaskyselyssä). Vakiominuuttiaikataulut toisivat selkeyttä aikatauluihin. Vakiominuuttiaikataulujen lanseerausta hankaloittavat useat reittivaihtoehdot ja vuorojen matka-ajat. Vakiominuuttirakenne rikkoutuisi heti seuraavalla pysäkillä.

ELY-keskuksen kannalta ongelmana on, ettei sillä ole suoraa vaikutusmahdollisuutta junaliikenteen aikatauluihin. Tähän pitäisi saada valtakunnallisesti muutos. Ostoliikenteenä voi yrittää järjestää lisävuoroja. Täydennysostojen toteuttaminen on nykyisin kiinni VR:n halukkuudesta operoida toivottuja vuoroja, mikäli rahoitus järjestyy. VR:llä on yksinoikeus rataosuudelle vuoteen 2024 asti.

Aiemmin tehdyssä laatukäytäväselvityksessä on esitetty säännöllisiä työmatkavuoroja junille molem-

mista päistä klo 7, 8, 9 ja klo 15, 16, 17. Tämä olisi ehdottoman kannatettavaa. Roolijako yhteysväliillä kaipaisi kehittämistä, esimerkiksi nopea runkoyhteys junalla ja säännölliset keräily-yhteydet busseilla. Juna on matka-ajassa kilpailukykyinen auton kanssa. Jo tunnin vuorovälillä kulkeva säännöllinen liikenne vaatii uutta kohtauspaikkaa radalle.

Laatukäytävä haarautuu Tervajoelta Vaasaan kah- ta reittiä: Laihian kautta vt 18 + vt 3 ja Vähäkyrön kaut- ta pienempiä teitä. Selvästi pääreittinä busseillekin toimisi Laihian suunta, Tervajoelta voisi olla Vähäky- rön kautta Vaasaan tahdistettu jatkovuoro. Tahdistus voisi olla joko juna- tai bussivuoroilta Tervajoella, ellei molemmilta. Yhtenäisen lipputuotteen myötä vaihto- yhteydet toimisivat myös kulkumuotojen välillä.

Vaasa-Kokkola

Vaasa-Kokkola -välin yhteys voidaan laskea kauko- liikenteen piiriin, sillä matkan etäisyys on linja-autolla 135 kilometriä ja nopein matka-aika 2 tuntia. Yhteys toimii kuitenkin saman toimivaltaisen viranomaisen alueella, joten sitä on tarkoituksenmukaista tarkastel- la tässä selvityksessä.

Päivittäisiä linja-auto-yhteyksiä Vaasan ja Kokko- lan välillä on 4-5 kappaletta, joista yksi vuoropari on

yöllinen Oulu–Turku -pikavuoro. Kokkolasta on mahdollista tehdä lähes työpäivän mittainen asiointimatka Vaasaan, mutta toiseen suuntaan tämä onnistuu vain hitaalla vaihdollisella yhteydellä. Muuten vuorot ovat pääosin nimenomaan Vaasa-Kokkola -väliä ajavia pikavuoroja.

Toisaalta junayhteys Seinäjoen kautta tuo Vaasan ja Kokkolan välille jopa 7-8 päivittäistä vuoroa ja matka-aika 2,5-3 tuntia on hyvinkin kilpailukykyinen linja-auton kanssa. Myös vuorotarjonta jakautuu tasaisesti koko päivän mitalle noin 1-3 tunnin vuorovälillä. Henkilöautoon verrattuna matka-aika on kuitenkin kaksinkertainen.

Tilanteen ollessa tämä, viranomaisen panos yhteysväliä tulisi olla aikataulujen tasavälisyyteen ja informaation tuottamiseen kannustavaa. Linja-autoliikenne säilynee välillä markkinaehtoisena ja toisaalta yhteysvälin pitäisi palvele myös junaliikenne.

Pietarsaari-Luoto-Kokkola

Pietarsaari–Luoto/Kruunupyö–Kokkola -laatuikäytävä jakaantuu kahteen eri reittiin Pietarsaaren ja Kokkolan välillä. Toinen reitti kulkee rannikkoa pitkin Luodon kautta seututietä 749 ja toinen reitti valtatieltä 8 seuran Kruunupyön kautta.

Pietarsaaren ja Kokkolan välinen etäisyys on noin 38 kilometriä sekä Kruunupyön kautta valtatieltä 8 pitkin että Luodon kautta seututietä 749 pitkin. Matka-aika Pietarsaaren ja Kokkolan välillä on reitistä ja vuorosta riippuen 40–55 minuuttia. Alueella on käytössä Kokkolan ja Pietarsaaren seutulippu, joka mahdollistaa kulkemisen kaikilla seudun bussivuoroilla. Pika-vuoroissa peritään lisämaksu.

Pietarsaaren ja Kokkolan välillä kulkee 15+13 bussivuoroa, joista 7+7 kulkee Luodon kautta ja 7+5 Kruunupyön kautta. Kruunupyön kautta kulkevista vuoroista osa on pikavuoroja. Lisäksi Pietarsaaren ja Luodon välillä kulkee koulupäiväisin 2+6 vuoroa, jotka eivät jatku Kokkolaan.

Tällä hetkellä työmatkapedelöinti on mahdollista Pietarsaaresta ja Luodosta Kokkolan suuntaan kouluvuoden aikana. Kesäaikaan liikennettä ei ole tarpeeksi. Pendelöinti onnistuu myös Kokkolasta Pietarsaaren suuntaan.

Myös Kruunupyön ja Kokkolan välillä pendelöinti onnistuu molempiin suuntiin kouluvuoden aikana.

Vuoromäärien puolesta Pietarsaaren ja Kokkolan välinen liikenne on juuri keskitason rajoilla, mutta vuorot ovat keskittyneet niin paljon kouluaikoihin,

että vuoroväli ei ole riittävän tasainen koko päivänä. Käytännössä kaikki yhteysvälit sijoittuvat siten peruspalvelutasolle.

Uskottavan laatuikäytävän aikaansaamiseksi pendelöinnin pitäisi olla mahdollista ympäri vuoden ja molempiin suuntiin käytävällä. Käytettävien reittien tulisi olla selkeitä ja helposti toisistaan erotettavia.

Tavoitteeksi voisi nostaa Pietarsaari-Kokkola -yhteysvälin nostaminen arkipäivisin keskitasolle, mikä tarkoittaisi tasaista tunnin-kahden vuoroväliä koko päivän ja lisäksi ruuhka-aikana useamman vuoron tunnissa. Ruuhka-aika tulee määritellä tarkemmin paikallisen kysynnän mukaan, mutta tyypillisesti se on aamuisin klo 7-9 ja iltapäivisin klo 15-17. Tarjonta voisi jakautua sekä Luodon että Kruunupyön reitille, päästä päähän kulkijoille reittivalinnalla ei ole merkitystä.

Liikennöintiä aikana olisi koko päivä siten, että ensimmäisillä yhteyksillä on perillä Pietarsaaresta tai Kokkolassa ennen aamuseitsemää ja viimeiset lähdöt Pietarsaaresta tai Kokkolasta ovat iltakahdeksan jälkeen.

Tarkemmat aikataulut olisivat riippuvaisia koulujen alkamis- ja päättymisaikoista, koska suuri osa matkustajista on koululaisia ja opiskelijoita. Alueellista liikennettä voi tukea kaukoliikenteen pikavuoroilla, päällekkäisiä vuoroja ei ole järkevää ajaa.

Aikataulurakenne on parhaiten hahmotettavissa, kun käytetään lähtöajoissa vakiominuuttiaikatauluja eli lähdöt ovat joka tunti samoilla minuuttilukemilla.

Jotta ympärivuotinen pendelöinti on mahdollista, arkipäiväliikenteessä pitäisi ajaa myös kesäisin vähintään vuorot, joilla on perillä Pietarsaaresta tai Kokkolassa ennen kahdeksaa ja ennen yhdeksää sekä lähdöt vastaavasti neljän ja viiden jälkeen.

Pendelöintitilastojen mukaan (2009) kulkusuunta Luodosta on erityisesti Pietarsaareen päin ja Kruunupyöstä Kokkolan suuntaan. Täten mahdolliset pääyhteyttä täydentävät vuorot tulisi keskittää näille yhteysväleille.

Kaukoliikenne

Liikenne- ja viestintäministeriö on vahvistanut valtakunnallisen joukkoliikenteen palvelutason vuosille 2012-2015. Ministeriö käyttää valtakunnallisen joukkoliikenteen rajauksena ELY-keskusten toimivalta-alueiden rajat ylittäviä matkoja, joiden pituus on vähintään 100 km yhteen suuntaan. ELY-keskusalueiden sisäisten yhteyksien palvelutasomääritykset tehdään alueiden toimivaltaisten viranomaisten toimesta.

Liikenne- ja Viestintäministeriö on jakanut valtakunnallisen palvelutason viiteen luokkaan, jotka on eritelty aiemmin tässä selvityksessä. Luokittelu perustuu ministeriön teettämään taustaselvitykseen, jossa selvitettiin eri yhteysvälien matkustuspotentiaalia yli 50 000 asukkaan kaupunkiseutujen välillä. Palvelutasolle on asetettu vuorotarjontaan, matka- ja liikennöintiaikaan sekä palvelun laatuun liittyviä tavoitteita.

Kaukoliikenteen yhteyksiä tarkastellaan tässä Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasoselvityksessä suhteessa maakuntakeskusiin Vaasaan ja Kokkolaan. Mukana olevat kaupungit ovat Henkilöliikennetutkimuksen 2011 mukaan kaukoliikenteen päämatkakohteita Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan maakunnista.

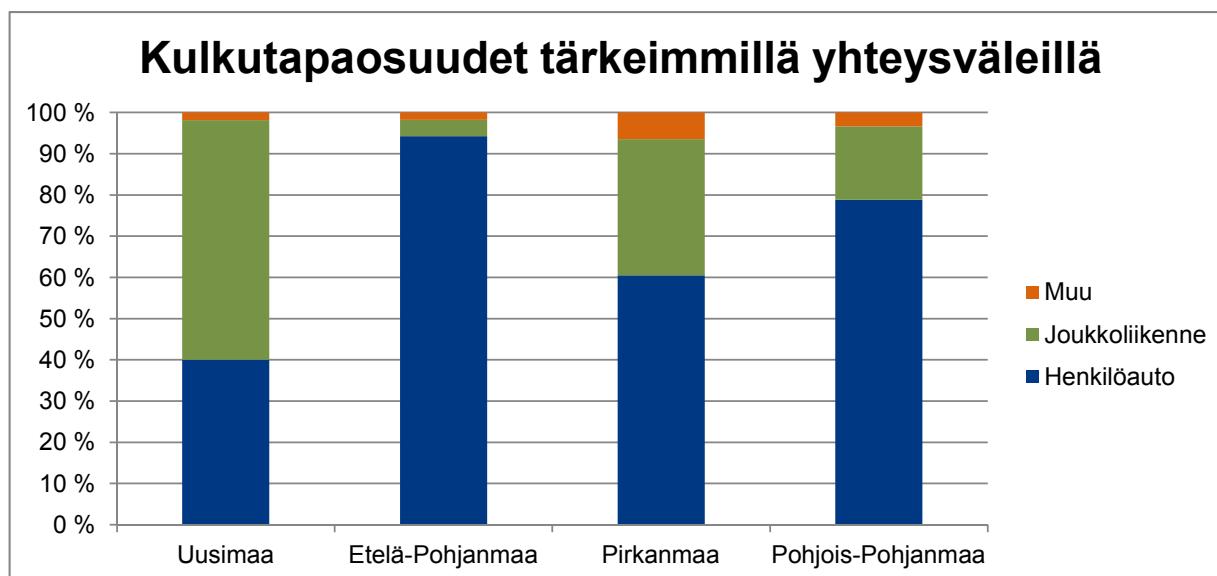
Tarkastelussa on mukana lisäksi yhteysvälejä LVM:n kaukoliikenteen määrittelyn ulkopuolelta. Nämä kaukoliikenteeksi katsotut yhteydet ovat Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen sisäisiä maakuntakeskusten välisiä yhteyksiä. Kaukoliikenteen yhteystarjonta on selvitetty oheisilla kaupunkipareilla:

- Vaasa: Helsinki, Kokkola, Oulu, Seinäjoki, Tampere
- Kokkola: Helsinki, Oulu, Seinäjoki, Vaasa

Henkilöliikennetutkimuksen mukaiset kaukoliikenteen matkamäärät eivät suoraan kerro kaupunkien välisestä liikenteestä. Tutkimuksen tilastollinen merkitsevyys rajoittuu nimenomaan maakuntien, ei keskuskaupunkien välisiin matkoihin. Useissa selvityksissä on kuitenkin katsottu, että tutkimustulokset antavat riittävän yleiskuvan siitä kuinka eri maakuntien välillä pitkiä yli 100 kilometrin matkoja tehdään. Mitä suurempi keskuskaupunki on suhteessa ympäröivään maakuntaan, sitä suurempi osa maakuntien välisistä matkoista syntyy myös keskuskaupunkien välille.

Vilkkain kaukoliikenteen yhteysväli¹⁸ suunnittelualueella on Keski-Pohjanmaa - Pohjois-Pohjanmaan (Kokkola-Oulu). Yhteysväliä tehdään vuosittain lähes 900 000 matkaa. Pohjanmaan ja Uudenmaan välisiä matkoja on toiseksi eniten, vuositasolla lähes 800 000. Seuraavaksi varsin tasaisena ryhmänä ovat suunnittelualueen ja Etelä-Pohjanmaan väliset ja Pohjanmaan ja Pirkanmaan väliset matkat. Uusimaa ja pääkaupunkiseutu ovat kaukoliikenteessä erityisesti Keski-Pohjanmaalla yllättävän pienessä asemassa verrattuna valtaosaan Suomen maakunnista.

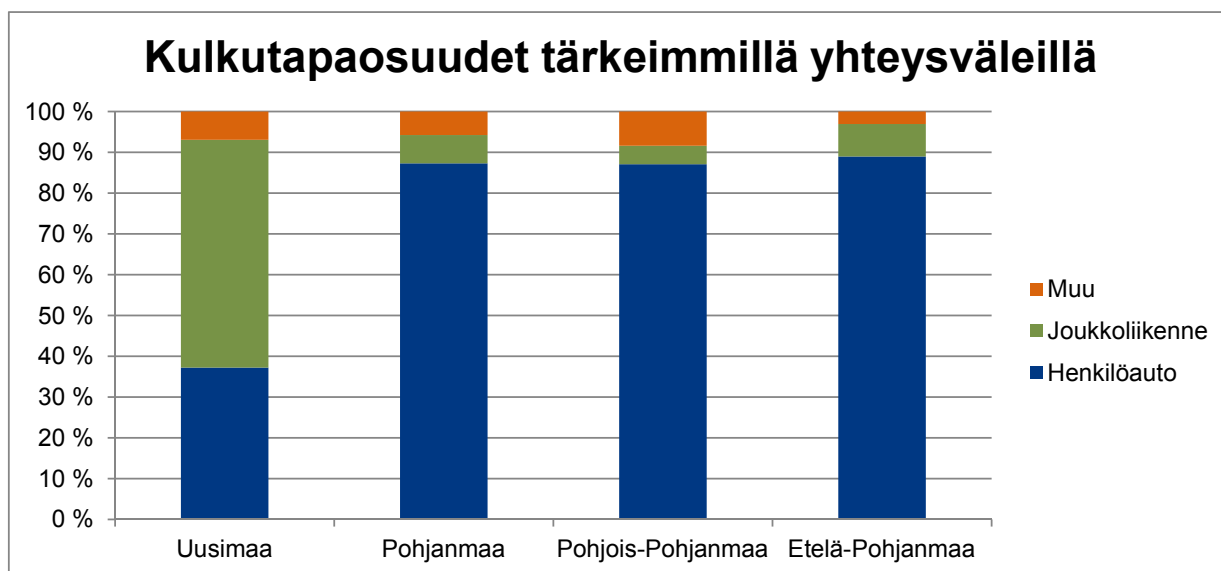
Pohjanmaan ja pääyhteyssuuntien vuosittaisten matkamäärien kulkumuoto-osuuksia on kuvattu alla. Uudenmaan, Pirkanmaan ja Pohjois-Pohjanmaan yhteyksissä joukkoliikenteellä on suurempi merkitys kuin lyhyemmällä Etelä-Pohjanmaalle suuntautuvilla matkoilla.



Kuva 18. Kulkumuoto-osuudet Pohjanmaan ja tarkastelumaakuntien välillä. HLT 2011.

¹⁸ Matkoja molempiin suuntiin

Keski-Pohjanmaan ja tarkastelumaakuntien välillä henkilöauto on selvästi merkittävin kulkumuoto Uudenmaan yhteyksiä lukuun ottamatta. Naapurimaakuntien välillä työperäiset ja vapaa-ajan matkat tehdään ensisijaisesti omalla autolla. Uudellemaalle junalla on suuri merkitys. Junamatkat käsittävät 60 % kaikista Keski-Pohjanmaan ja Uudenmaan välisistä joukkoliikennematkoista.



Kuva 19. Kulkumuoto-osuudet Keski-Pohjanmaan ja tarkastelumaakuntien välillä. HLT 2011.

Kaukoliikenteen palvelutasoa Pohjanmaalta selvitettiin Vaasasta käsin. Muiksi merkittäviksi kaukoliikenteen solmupisteiksi voidaan määritellä Laihian, Seinäjoen ja Parkanon rautatieasemat. Pohjanmaalla ei ole juurikaan liittyntäyhteyspuutteita kaukoliikenteeseen. Maakunnan pohjoisosien kesä-ajan ja viikonloppujen vuorotarjonnan puutteet eivät ole kriittisiä, sillä Luodon ja Kruunupyyn asukkaat voivat tukeutua Kokkolan ja Pännäisten rautatieasemiin. Vaasasta on hyvä kaukoliikenteen linja-auto, juna- ja lentotarjonta.

Liikennöintiäika mahdollistaa asiointi-, opiskelu- ja työmatkat yhden vuorokauden aikana tarkasteltuihin maakuntakeskuksiin. Menoyhteydet alkavat paikoin jo klo 4-6 aikaan aamuisin ja viimeisimmät vuorot lähtevät Vaasaan klo 19-22 välillä. Kaupunkien väliset joukkoliikennedyhteydet ovat henkilöautoa nopeampia Helsinkiin, Seinäjoelle ja Tampereelle. Henkilöauto on selvästi nopeampi Kokkolan ja Oulun yhteyksissä.

Kaukoliikenteessä kriittisinä matkoina pidetään yhteyksiä pääkaupunkiseudulle ja edelleen Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kansainväliseen liiken-

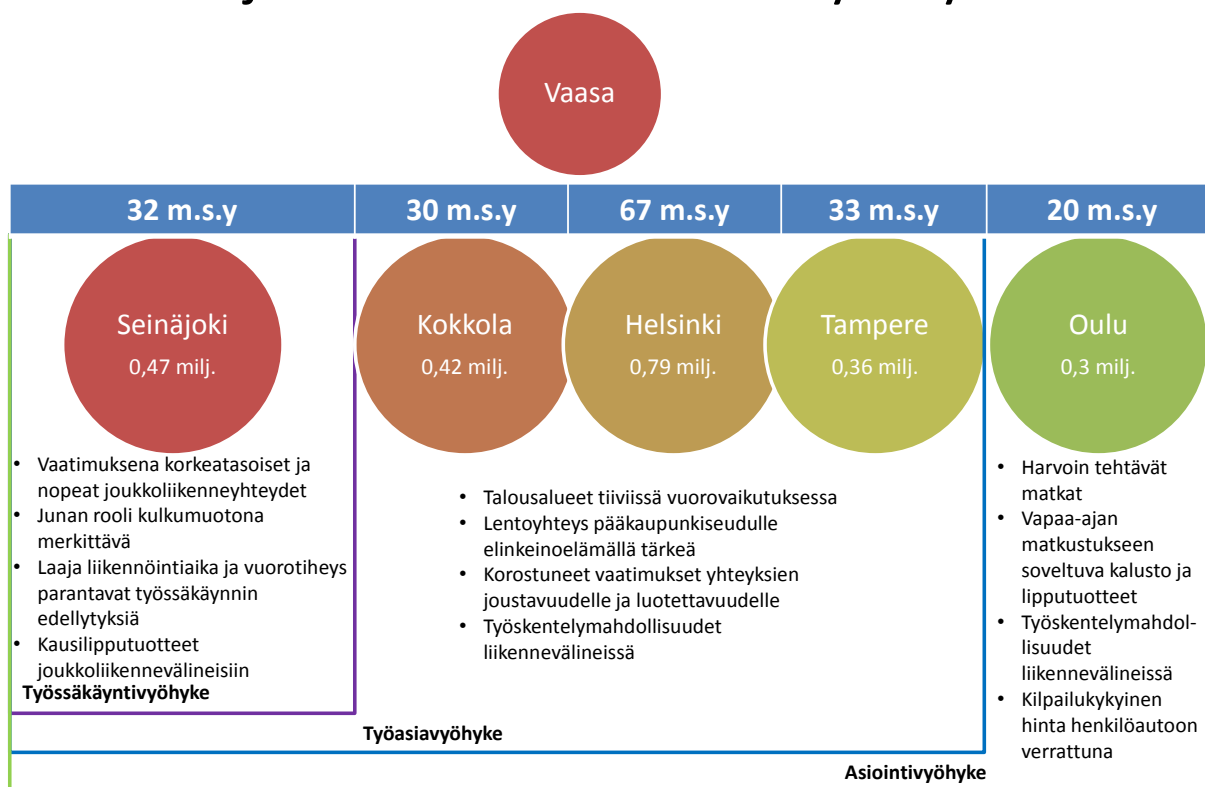
neverkkoon. Toimivan lentoyhteyden vuoksi Vaasan saavutettavuus on kansainvälisesti hyvä. Ensimmäinen juna on Helsingissä aamulla klo 8:30, joten myös junayhteys täydentää esimerkiksi työpäivän mittaisia työasiamatkojen tarjontaa.

Alla olevassa kuvassa on esitetty Vaasan ja kohdekaupunkien välisiä kaukoliikennedyhteyksiä sekä niiden palvelutasovaatimuksia. Seinäjoki on kaupunkikeskuksista ainoa, joka on saavutettavissa nopeimmalla joukkoliikenteen kulkumuodolla niin nopeasti, että se mahdollistaa myös säännöllisen työssäkäynnin.¹⁹ Liikennetutkimusten mukaan työasiamatkojen vyöhykkeeseen lukeutuvat alle kolmen tunnin etäisyydellä olevat paikkakunnat. Näitä kaupunkeja ovat Kokkola, Helsinki²⁰ ja Tampere. Asiointikohteena paikkakunnista korostuu Oulu. Vaasasta tehdään Ouluun paljon pitkiä matkoja, mutta ne liittyvät lähinnä vapaa-aikaa ja vierailuihin. Tärkeäksi kaukoliikennedyhteyväliksi tunnistetaan myös Turku, jonka on merkittävä korkeakoulutuksen tarjoaja.

¹⁹ Kansainvälisten selvitysten mukaan työssäkäynnin kannalta alle tunnin matkaetäisyys on merkittävä raja työssäkäynnin yleisyydelle.

²⁰ lentokoneella

Pohjanmaan kaukoliikenneyhteydet



m.s.y = vuoroja molempiin suuntiin yhteensä talviarkena

Kuva 20. Pohjanmaan kaukoliikenneyhteydet ja Vaasan kaukoliikenteen yhteystarjonta.

Kaukoliikenteen palvelutasoa Keski-Pohjanmaalta selvitettiin Kokkolasta käsin. Muita merkittäviä solmupisteitä ovat lähikeskus Pietarsaari ja Pännäisten rautatieasema. Keski-Pohjanmaalla on Pohjanmaata enemmän liittyntäyhteyspuutteita valtakunnalliseen liikenneverkkoon. Kaustisen seutukunnan kuntien suunnalta nämä liittyntäyhteyspuutteet keskeisiin kaukoliikenteen solmupisteisiin ajoittuvat myös arkipäiviin, eivätkä ainoastaan viikonloppuihin.

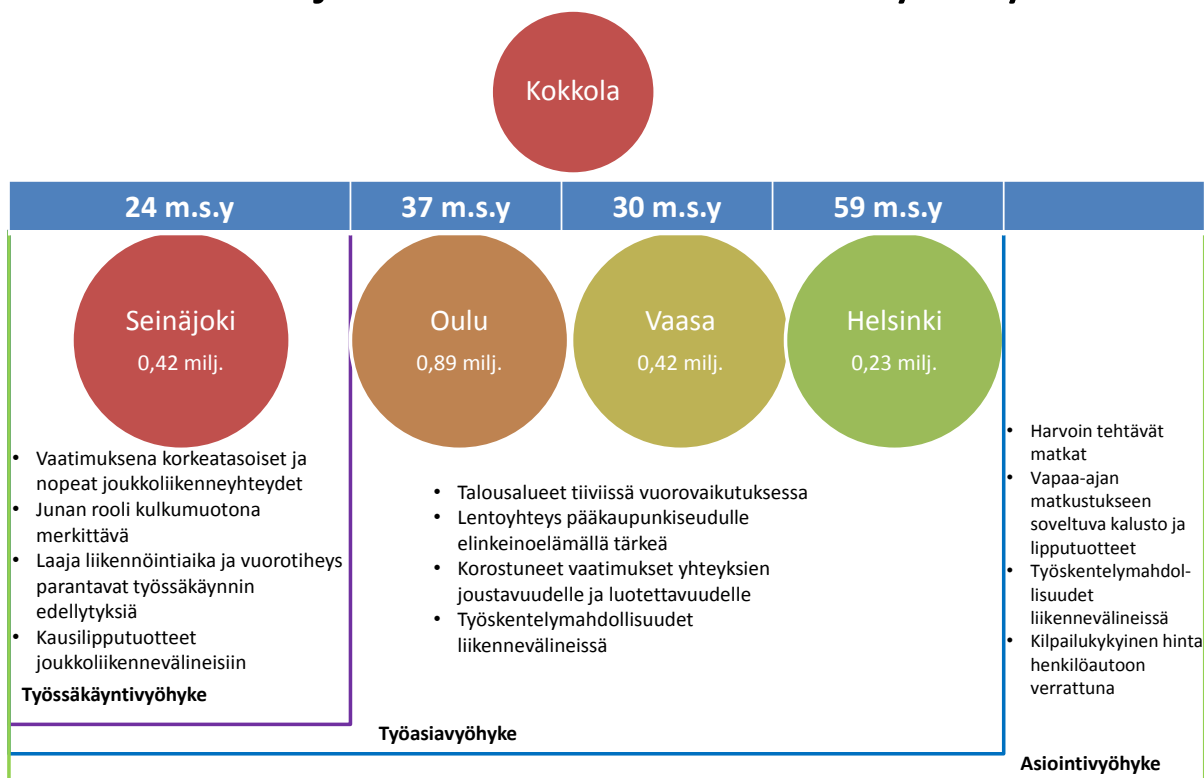
Liikennöinti-aika on Vaasan tavoin hyvä kaikkiin tarkasteltuihin kaupunkikeskuksiin. Menoyhteydet alkavat osin jo yöllä ja liikennöinti-aika päättyy klo 19-21 välillä. Joukkoliikenneyhteydet ovat henkilöautoa nopeampia, Vaasan yhteyttä lukuun ottamatta.

Kansainväliset liitännät toimivat Kokkola-Pietarsaaren lentoaseman kautta. Aamun ensimmäinen vaihdollinen junayhteys on Helsingissä ennen kello kahdeksaa aamulla.

Henkilöliikennetutkimuksen perusteella valituista maakuntakeskuksista Seinäjoki on Kokkolan tapauksessa ainoa, joka ylittää alle tunnin joukkoliiken-

teen matka-aikaan. Oulu, Vaasa ja Helsinki sijaitsevat kaikki työasiavyöhykkeellä. Mikään merkittävimmistä pitkiä matkoja aiheuttavista yhteysväleistä ei kuulu Kokkolan osalta asiointivyöhykkeeseen. Kaikkia yhteysvälejä tulisi kehittää ensisijaisesti työssäkäynnin ja työasioiden sujuvuuden parantamiseksi.

Keski-Pohjanmaan kaukoliikenneyhteydet

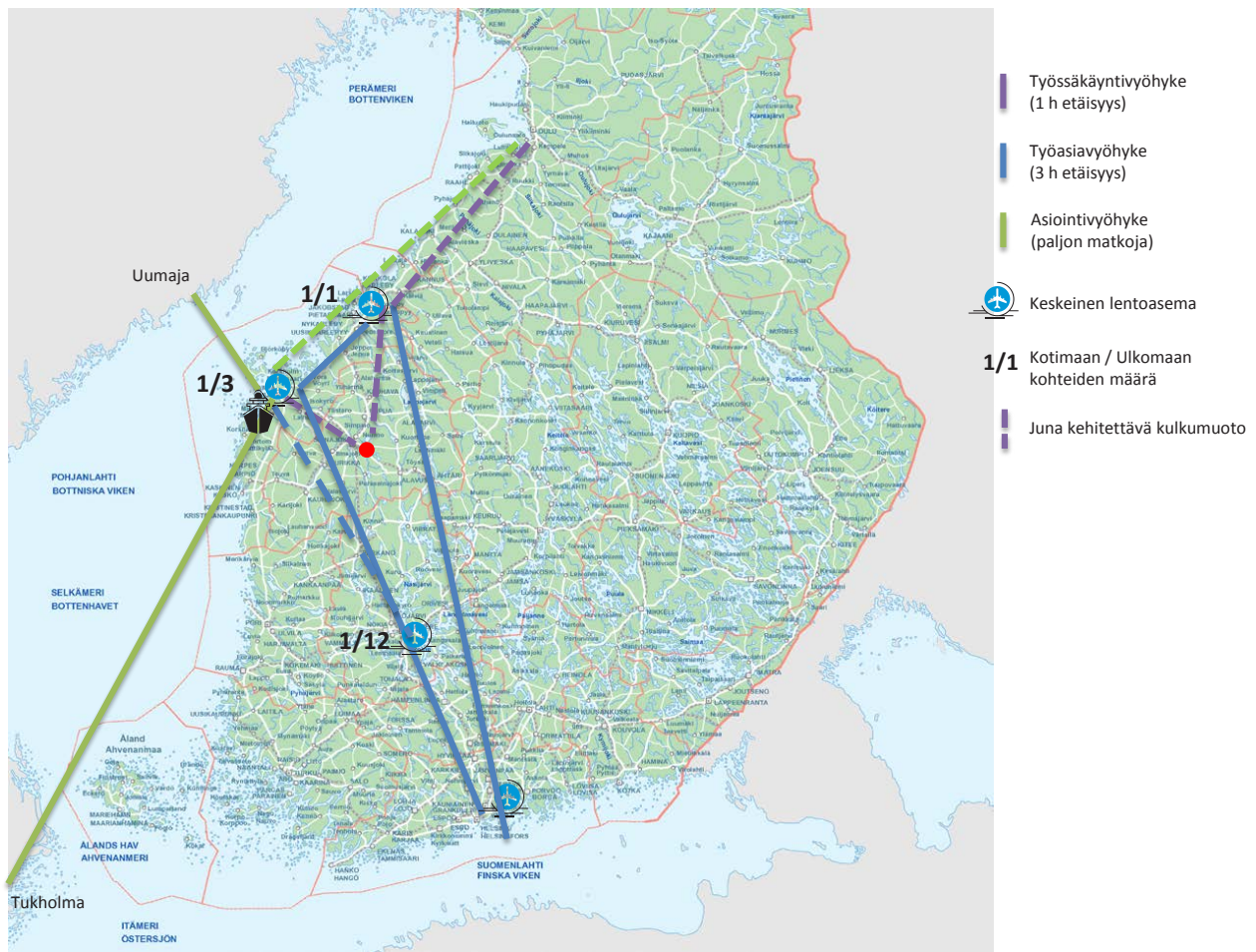


m.s.y = vuoroja molempiin suuntiin yhteensä talviarkena

Kuva 21. Keski-Pohjanmaan kaukoliikenneyhteydet ja Kokkolan kaukoliikenteen yhteystarjonta.

LVM:n kaukoliikenteen palvelutasotavoitteet täyttyvät pääkaupunkiseudun tavoitettavuuden osalta molemmista maakuntakesuksista. Oulun ratayhteyksiä ollaan parantamassa ja vuoden 2017 kuluessa Kokkolan ja Oulun välinen matka-aika nopeutuu merkittävästi junien nopeuksien kohotessa.

Olisi elinkeinopoliittisesti merkittävää pystyä kehittämään symmetristä työssäkäyntiliikennettä Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toiminta-alueen maakuntakeskusten välillä. Kokkola, Seinäjoki ja Vaasa sijaitsevat lähes kaikki työssäkäyntietäisyydellä toisistaan. Mikäli aamun ja iltapäivän työssäkäyntivuorot saataisiin junaliikenteellä toimiviksi, voisi joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa ja kaupunkien välinen vuorovaikutus entisestään lisääntyä talousalueiden laajentuessa.



Kuva 22. Kaukoliikenteen tärkeimmät yhteysvälit ja kulkumuotovalinnat.

Joukkoliikenteen tavoitteellinen palvelutaso

Tavoitteellisen palvelutason muodostamisen lähtökohdat

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden yksilöinnissä on hyödynnetty Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen ja maakuntaliittojen laatimia joukkoliikenteen, liikennejärjestelmän ja aluekehittämisen strategioita. Työn aikana kohdistettiin joukkoliikennekyselyt maakuntien asukkaille ja keskeisille oppilaitoksille. Oppilaitosten vastausprosentti jäi molempien maakuntien osalta valitettavan alhaiseksi. Tässä palvelutasosuunnitelmas- sa on uutena elementtinä mukana joukkoliikenteen palvelutasotavoitteiden MALPE-yhteensovitus.

Tässä luvussa eritellään joukkoliikenteen palvelutasopuutteita asiakasryhmien kannalta. Palvelutasotyössä tehtiin linjaus, jonka perusteella lakisääteistä palvelutasoa ei voida pitää tavoiteltavana millään tarkastelulla yhteysvälillä. Usein lakisääteisen palvelutason parantaminen minimitasoiseksi merkitsee joko aamun tai iltapäivävuoron aikataulujen muokkausta. Joissakin tapauksissa palvelutason nosto minimitasolle merkitsee uuden vuoron hankintaa. Palvelutason nostoja ei kannata tehdä yhteysväli kerrallaan, vaan kustannushallinnan ja liikennöinnin tehokkuuden kannalta yhteysvälikohtaisia palvelutasopuutteiden parannustoimenpiteitä kannattaa ketjuttaa yhteen.

Kuntien ja ELY-keskuksen tulisi käydä keskenään neuvotteluja siitä, saadaanko palvelutason pienellä nostolla vaikuttavuutta esimerkiksi työssäkäyntiyhteyksien, asiointiyhteyksien tai oppilaitosten opiskelijakuljetusten nykytilanteeseen positiivista vaikuttavuutta. Mikäli heikot joukkoliikenneyhteydet nähdään konkreettisena ongelmana, voidaan mahdollista liikennehankintaa lähteä valmistelemaan ELY-keskuksen ja kuntien yhteistyössä. Kokkolan-Pietarsaaren ja Vaasan kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen palvelutason kehittäminen on aina osa muuta kaupunkisuunnittelua.

Suunnitelmatyön yhteydessä pidetyissä palvelutasotyöpajoissa todettiin, että kunnilla on suhteellisen paljon lyhyitä koululaisvuorojen ostoja ja lisäksi erityisesti Keski-Pohjanmaan pääjoukkoliikenneyhteydet perustuvat koululaiskuljetusten varaan.

Suupohjan rannikkoseudulla kuntakohtaisista koululaiskuljetuksista ja asiointiliikenteistä tulisi päästä seudulliseen kokonaisuuteen lyhyiden etäisyyksien ja

varsin tiiviin palvelutuotannon yhteistyön vuoksi. Keski-Pohjanmaalla asiointi- ja palveluliikenteiden ylikunnallisuutta on syytä lähteä rakentamaan esimerkiksi Jytan koordinoimana.

Palvelutasotavoitteet

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet on muodostettu työtä ohjanneen ohjausryhmän, kuntatyöpajojen ja lähtöaineiston perusteella. Lakisääteistä palvelutasoa ei pidetty millään yhteysvälillä tavoiteltavana, vaan kaikkien yhteysvälien palvelutasotavoitteet on asetettu vähintään minimitasolle.

Tavoitteellisen palvelutason muutosesitykset voidaan jakaa kahteen luokkaan. Toisessa keskitytään korjaamaan lakisääteistä palvelutasoa vähintään minimitasolle, joka mahdollistaa yhteysvälillä työssäkäynnin minimiedellytykset ja perusasiointiyhteyden. Toisessa luokassa yhteyksiä korjataan laatukäytävillä tavoitteelliseksi, esimerkiksi keskitasolle ja parannetaan perustason vuoropuutteita työssäkäynnin näkökulmasta. Laatukäytävillä ja muille potentiaalisille yhteysväleille on kysynnän herättämiseksi tärkeää tarjota keskimääräistä parempaa palvelutasoa myös viikonloppuisin ja kesäaikaan. Alla olevista taulukoista käy ilmi palvelutasotavoitteet taulukkomuodossa. Kartamuodossa talvi- ja kesäajan tavoitteet ovat liitteenä (Liitteet 3 ja 4).

Taulukko 9. Palvelutasotavoite Pohjanmaa.

Kunta-Vaasa					
Tavoite 2018	Talviarki	Kesäarki	Talvilauantai	Talvisunnuntai	Yleinen PT
Isokyrö	perus	perus	minimi	minimi	perus
Kaskinen	perus	perus	minimi	minimi	perus
Korsnäs	perus	minimi	minimi	minimi	perus
Kristiinankaupunki	perus	perus +	perus	perus	perus
Kruunupyy	perus	minimi	perus	perus	perus
Laihia	keski	keski	perus	keski	keski
Luoto	perus	minimi	minimi	minimi	perus
Maalahti	keski	keski	minimi	minimi	keski-
Mustasaari	houkutteleva	keski	keski	keski	houkutteleva
Närpiö	perus	keski	perus +	keski	perus
Pedersöre	perus	perus	keski	keski	perus
Pietarsaari	keski	keski	keski	keski	keski-
Uusikaarlepyy	perus	perus	perus	keski	perus
Vöyri	perus	perus	perus	minimi	perus

Taulukko 10. Palvelutasotavoite Keski-Pohjanmaa.

Kunta-Kokkola					
Tavoite 2018	Talviarki	Kesäarki	Talvilauantai	Talvisunnuntai	Yleinen PT
Halsua	minimi	minimi	minimi	minimi	minimi
Kannus	keski	keski	keski	keski	keski
Kaustinen	perus	perus -	perus	keski	perus
Lestijärvi	minimi	minimi	minimi	minimi	minimi
Perho	perus	perus -	minimi	perus	minimi
Toholampi	perus	minimi	minimi	minimi	perus
Veteli	perus	perus -	minimi	keski	perus

Taulukko 11 Muiden yhteysvälien palvelutasotavoitteet.

Tavoite 2018					
Yhteysväli	Talviarki	Kesäarki	Lauantai	Sunnuntai	Yleinen PT
Kokkola-Pietarsaari	keski	perus	perus	perus	keski
Luoto-Pietarsaari	perus	perus	perus	perus	perus
Kruunupyy-Pietarsaari	perus	perus	perus	perus	perus
Uusikaarlepyy-Pietarsaari	perus	perus	perus	perus	perus
Luoto-Kokkola	perus	perus	perus	perus	perus
Kruunupyy-Kokkola	perus	perus	perus	perus	perus

Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyjen pohjana ovat liikennöintiaikoja ja vuoromääriä käsittelevät suunnittelutaulukot ovat tämän raportin liitteinä (Liite 5).

Puutteet joukkoliikenteen palvelutasossa

Työperäiset matkat

Työperäiset matkat sisältävät päivittäisiä kodin ja työpaikan välisiä työssäkäyntimatkoja ja työtehtäviin hoitamiseen kuuluvia työasiamatkoja. Joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmassa on tarkastelu erityisesti työssäkäyntimatkojen toimivuutta suhteessa maakuntakeskuksiin.

Työssäkäynnin kannalta joukkoliikenteen palvelutaso on Vaasaan suuntautuvissa yhteyksissä puutteellinen Luodosta, Kaskisilta ja Kruunupyystä. Luodon ja Kruunupyyn yhteyspuutteet eivät ole välttämättä kriittisiä, sillä työssäkäynti suuntautuu näistä kunnista lähinnä Pietarsaareen ja Kokkolaan. Työssäkäyntiyhteyksien toimivuus vaatii näissä kunnissa vähintään aamuvuoron lisäyksen.

Kokkolaan suuntautuvissa työssäkäyntimatkoissa palvelutasopuutteita on Halsuan, Lestijärven ja Perhon yhteystarjonnassa. Perhoa lukuun ottamatta työssäkäyntiyhteyksien korjaus vaatisi uuden aamu- ja iltavuoron.

Henkilöjunayhteydellä on suuri merkitys pääradan ja Vaasan radan varren taajamille.

Työssäkäyntimatkojen matkaketuissa havaitut puutteet ja ehdotukset kehittämistoimenpiteiksi:

- **Kaikki yhteysvälit:** Talviajan liikennöinti elokuun alusta juhannukseen työssäkäyntivuorojen varmistamiseksi.
- **Juna- ja bussilippujen yhteyskäyttöisyys:** Erityisesti Kannus-Kokkola ja Vaasa-Seinäjoki -yhteyksiväleillä.
- **Laatukäytävien työssäkäyntiyhteyksien nopeuttaminen:** Yhteysvälit Vaasa-Seinäjoki ja Kokkola-Luoto-Pietarsaari.
- **Maalahti-Vaasa:** Palvelutason nostaminen keskitasolle kesäarkena. Kahden iltapäivän paluuvuoron hankinta.
- **Mustasaari-Vaasa:** Kesän liikennöintiajan pidentäminen klo 20:00 saakka (Vaasan toimivaltainen viranomaisen, ei mukana myöhemmin esitetyissä kustannuslaskelmissa).

- **Kaskinen-Vaasa:** Aamuvuoron aikaistaminen²¹ tai täysin uuden vuoron lisääminen talvi ja kesäajan liikenteeseen.
- **Pietarsaari-Vaasa:** Keskitason saavuttamiseksi tarvitaan yksi työssäkäynnin kannalta hyvin rytmitetty menovuoro lisää talviarkisin.
- **Kruunupyy-Vaasa:** Uuden aamun menovuoron hankinta talvelle ja kesällä, joka on perillä Vaasassa ennen klo 08:00.
- **Luoto-Vaasa:** Uuden aamun menovuoron hankinta, joka on perillä Vaasassa ennen klo 08:00. Kesän liikennöintiajalle tarvitaan molempiin suuntiin työssäkäyntivuorolisäys.
- **Halsua-Kokkola:** Talviarkisin työssäkäyntiyhteyksien takaamiseksi tarvitaan vuorolisäys molempiin suuntiin. Kesäarkena vuorolisäys molempiin suuntiin palvelutason nostamiseksi minimitasolle.
- **Kaustinen-Kokkola:** Kesällä klo 07:00-08:00 välille olevan menovuoron lisäys työssäkäyntiyhteyksien takaamiseksi.
- **Veteli-Kokkola:** Talven työssäkäynnin mahdollistavat menovuorot puuttuvat koulujen lomaviikkoina. Kesällä lisäystarve on aamun menovuoro.
- **Lestijärvi-Kokkola:** Talviarkisin työssäkäyntiyhteyksien takaamiseksi tarvitaan vuorolisäys molempiin suuntiin. Kesäarkena vuorolisäys molempiin suuntiin minitason saavuttamiseksi.
- **Toholampi-Kokkola:** Kesäarkisin palvelutason nostaminen minitasolle edellyttää molemmin suuntaisen vuoroparin lisäämistä.
- **Perho-Kokkola:** Talvi- ja kesäarkisin aamun työssäkäynnin mahdollistavan vuoron lisäys.

Opiskelu- ja asiointimatkat

Opiskelu ja asiointimatkojen osalta joukkoliikenteen palvelutasotyössä on analysoitu kuntakeskusten ja maakuntakeskusten väliset yhteydet. Lisäksi palvelutasotyössä yksilöitiin tärkeitä koulu- ja opiskelumatkoja oppilaitoksille tehdyn internetkyselyn avulla.

- **Kaskinen-Kristiinankaupunki:** Opiskelu- ja asiointiyhteyksien avaaminen. Uusi vuoropari aamu- ja iltapäiviin.
- **Korsnäs-Maalahti (Petolahti):** Aamuvuoron aikaistaminen 10 minuutilla.
- **Korsnäs-Närpiö:** Opiskelun mahdollistavan vuoroparin lisäys aamu- ja iltapäiviin.

²¹ Lähtö Kaskista 07:10, perillä Vaasassa 08:45

- **Korsnäs-Vaasa:** Asiointi- ja opiskeluliityntänä hankittava menovuoro sunnuntai-illalle kouluvuoden ajaksi.
- **Halsua-Kokkola:** Asiointi- ja opiskeluliityntänä hankittava menovuoro sunnuntai-illalle kouluvuoden ajaksi.
- **Lestijärvi-Kokkola:** Asiointi- ja opiskeluliityntänä hankittava menovuoro sunnuntai-illalle kouluvuoden ajaksi.
- **Toholampi-Kokkola:** Asiointi- ja opiskeluliityntänä hankittava menovuoro sunnuntai-illalle kouluvuoden ajaksi.

Pitkät matkat

Pitkien matkojen osalta palvelutasotyössä tarkasteltiin Vaasan yhteyksiä Seinäjoelle, Kokkolaan, Helsinkiin, Tampereelle ja Ouluun. Kokkolan yhteyksiä tarkasteltiin Seinäjoelle, Ouluun, Vaasaan ja Helsinkiin.

- Kaukoliikenneyhteydet Helsinkiin ovat molemmista maakuntakeskuksista korkeatasoiset sekä nopeudeltaan, kalustoltaan että liikennöintiajaltaan.
- **Nykyinen Vaasa-Seinäjoki ratayhteys** ei mahdollista riittävän hyvin Seinäjoelta Vaasaan tapahtuvaa työssäkäyntiä kohtaamispaikkojen puutteiden vuoksi. Lisäksi bussi- ja junalippujen yhteyskäyttöisyys ei ole alueella toistaiseksi mahdollista. Kohtaamispaikan kustannuksia tullaan arvioimaan käynnistymässä olevassa Vaasa-Seinäjoki rataselvityksessä.²² Kohtaamispaikan rakentamisen kustannusarvioksi on aiemmin arvioitu olevan 2 miljoonaa euroa.²³ Vaasa-Seinäjoki yhteysvälin joukkoliikennetarjonnan ja väylien kehittämistä ehdotetaan kytkettäväksi esimerkiksi Innovatiiviset kaupungit (INKA) ja Aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuva (ALLI) ohjelmiin valtakunnallisesti merkittävänä kokonaisuutena.
- **Lippujen yhteiskäyttöisyys** linja-auto- ja juna- vuoroilla joukkoliikenteen laatukäytävillä tukisi molemmille kulkumuodoille jakautuvaa palvelutasoa.
- **Liityntäyhteyksien järjestäminen / tiedottaminen** Vaasan, Kokkola-Pietarsaaren lentoyhteyksille.

²² Pohjanmaan liitto 2013

²³ Vaasa-Seinäjoki joukkoliikenteen laatukäytävä –selvitys. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2012.

Joukkoliikenteen infrastrukturi

Joukkoliikenteen pysäkkien kehittämistarpeita on selvitetty sekä Vaasa-Seinäjoki -laatukäytäväselvityksessä että Sata solmupysäkkiä Suomeen -esiselvityksessä. Näistä selvityksistä on poimittu taulukkoon 8 Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan alueilla olevat kehittämiskohteet.

Taulukko 12. Joukkoliikenteen pysäkki-infrastruktuurin investointitarpeet.

Pysäkki-infran kehittäminen		
Kustannusarviot, Pohjanmaan PATO		
Joukkoliikenteen laatukäytäväselvitykset		
<i>Vaasa-Seinäjoki</i>		
Pysäkki	Toimenpiteet	Kustannusarvio
Vaasan Keskussairaala 1 ja 2	Pysäkin siirto ja uusi odotustila	5 000 €
Runsor 1 ja 2	Uuden levikkeen rakentaminen, pysäkkikatos, informaatiotaulu, roska-astia	12 000 €
Vt 3, Laihia (Vaasan suuntaan)	Pysäkkikatoksen korjaus, odotustilan kunnostus, informaatiotaulu, polkupyörätelineet, roska-astia,	2 000 €
Tervajoen asema 1 ja 2	Informaatiotaulu, Muu toimenpide	500 €
Vähäkyrön taajama (Vaasan suuntaan)	Pysäkkikatoksen korjaus, informaatiotaulu, polkupyörätelineet, roska-astia	1 500 €
Vähäkyrön, Merikaarto 1 ja 2	Uusi pysäkkikatos, informaatiotaulu, roska-astia	4 500 €
	Yhteensä	25 500 €
Sata solmupysäkkiä Suomeen -esiselvitys		
Vt 3, Laihia	Matkustajaolosuhteiden parantaminen ja liityntäjärjestelyt	45 000 €
Vt 8, Lälbyn ABC kristiinankaupunki	Matkustajaolosuhteiden parantaminen ja liityntäjärjestelyt	30 000 €
Vt 8, Kallmossa Närpiö	Matkustajaolosuhteiden parantaminen ja liityntäjärjestelyt	40 000 €
VT 8, Ytterjeppo Uusikaarlepyy	Matkustajaolosuhteiden parantaminen ja liityntäjärjestelyt	40 000 €
Vt 8, Edsevö Pietarsaari	Matkustajaolosuhteiden parantaminen ja liityntäjärjestelyt	40 000 €
Vt 19, Lapua	Matkustajaolosuhteiden parantaminen ja liityntäjärjestelyt	40 000 €
Vt 28, Kannuksen kuntapysäkki	Matkustajaolosuhteiden parantaminen ja liityntäjärjestelyt	40 000 €
	Yhteensä	275 000 €
	Kaikki yhteensä	300 500 €
Pysäkinimet 1 ja 2 viittaavat pysäkiparin molempiin pysäkkeihin		
Sata solmupysäkkiä ja laatukäytäväselvityksen pysäkkikustannukset päällekkäisiä Laihian osalta		

Informaatio- ja lippujärjestelmät

Joukkoliikenteen informaatiolla on suuri rooli siinä, miten asiakkaat löytävät joukkoliikenteen ja miten helppokäyttöiseksi se koetaan. Alueellisen joukkoliikenteen ongelmana on perinteisesti ollut yhtenäisen informaation puute.

Perinteisesti ainoat paikat, joissa on ollut saatavilla kattavaa aikataulutietoa, ovat olleet linja-autoasemat ja Matkahuollon toimipisteet. Linja-autoliikennöitsijät taas ovat perinteisesti painaneet omat aikatauluvihkonsa, joissa ei muiden yhtiöiden vuoroja näy. Sähköisten palveluiden kehittyessä Matkahuolto on saanut omaan järjestelmäänsä kuuluvien vuorojen aikataulut kattavaan internet-hakuun ja luonut myös alueellisia reittioppaita yhteistyössä paikallisten viranomaisten kanssa. Liikennevirastolla on myös valtakunnallinen www.matka.fi -reittihakupalvelu. Uutena lisäyksenä Liikenneviraston reittihakupalvelussa on otettu käyttöön kutsujoukkoliikenteen palvelutarjontaa esille tuova kutsujoukkoliikenne.matka.fi.

Informaation kehittämiseksi tarvitaan viranomais- ja liikennöitsijöiden sekä heidän palveluverkostojensa yhteistyötä. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen toiminta-alueelle voidaan luoda esimerkiksi maakunnallinen joukkoliikenneportaali, josta löytyy kootusti kaikki alueen joukkoliikenteen aikataulut, tietoa kaukoliikenteen yhteyksistä, lipputuotteista ja liityntäpysäköintimahdollisuuksista. Esimerkkinä toimii Uudellamaalla toteutettu sivusto <http://www.uudenmaanjoukkoliikenne.fi/>.

Lisäksi keskeisille pysäkeille²⁴ on edelleen tarvetta tuottaa paperisia aikatauluja, joista aina näkee myös vuorojen arvioidun ohitusajan ko. pysäkillä. Aikatauluissa esitetään kaikki pysäkin tai pysäkkiryppään kautta kulkevat vuorot. Vastuu aikataulujen tuottamisesta ja asentamisesta voi olla Matkahuollolla, kunnalla tai toimivaltaisella viranomaisella. Tienpitäjä vastaa aikataulutelineiden asentamisesta oman alueensa pysäkeille.

Palvelutason kannalta olisi tärkeää, että kaikissa joukkoliikennevälineissä toimisi yhtenäinen lippujärjestelmä. Liikenneviraston Piletti-hankkeessa kehitetään yhdessä ELY-keskusten ja kaupunkiseutujen kanssa uutta lippu- ja maksujärjestelmää, joka on tarkoitus ottaa käyttöön vuonna 2014 kun linja-autoliikenteen siirtymäajan sopimukset alkavat päättyä.

Tästä aikataulutavoitteesta saatetaan joutua tinkimään kesäkuun 2013 tietojen mukaan. Piletti-hankkeessa tullaan mahdollisesti määrittelemään myös valtakunnallisia käytäntöjä joukkoliikenteen tiedotusmenettelyistä.

Kaukoliikenteen kehittämisen tavoitteet

Kaukoliikenteen kannalta maakunnassa on tunnistettu kehittämistarpeena kuntakeskusten liityntäyhteydet kaukoliikenteen solmupisteisiin. Liityntäyhteydspuutteet varsinkin viikonloppuisin ovat opiskelun ja vapaa-ajan matkustamisen kannalta kriittisiä erityisesti perjantai-sunnuntai (maanantai-aamu) yhteyksissä. Opiskelijoiden liikkuminen koti- ja opiskelupaikkakunnan välillä tapahtuu kyseisinä päivinä.

Palvelutasotarkastelun yhteydessä havaittiin, että opiskeluyhteydet ovat puutteellisia Korsnäsissä, Luodossa, Halsualla, Lestijärvellä ja Toholammilla. Luodosta vaihtoehtoisia kaukoliikenteenyhteyksiä lähtee Vaasan sijaan Kokkolasta. Keski-Pohjanmaalla osalle kuntia Kauhavan asema on viikonloppuisin soveltuvampi kaukoliikenteen liityntäasema kuin Kokkola. Kauhavalle ei ole järjestetty linja-autoliityntää.

Palvelutasotavoitteiden toteuttamisen kustannukset

Palvelutasotavoitteiden täyttämisen laskentaperusteen pohjana on käytetty puuttuvien yhteyksien korvaamista linja-autoliikenteen ostoilla. Palvelutasotavoitteiden toteuttamisen kustannusarviot on laskettu liikennekausittain kilometrien, vuorotarpeiden ja joukkoliikennekilometrin ostohinnan mukaan. Arkipäivien ja lauantaioستوین keskimmääräinen kilometrihinta on laskelmissa 2,2 € ja sunnuntaiostojen 5,5 €. Samoja lukuja on käytetty myös aiemmin toteutetun Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasoselvityksen laskemisissa.

Tässä selvityksessä esitettyjen kaikkien kehitystoimenpiteiden kokonaiskustannukset ovat noin 1,025 miljoonaa euroa, joista kertaluontoisten infrastruktuuri-investointien osuus on kolmannes. Palvelutasotavoitteiden täyttäminen maksaa vuositasona noin 725 000 euroa, mikäli kaikki liikenne joudutaan ostamaan. Suurimmat kustannukset Pohjanmaalla aiheut-

²⁴ Keskeisenä joukkoliikennepysäkkeinä huomioitava Vaasa-Seinäjoki ja Kokkola-Luoto-Pietarsaari laatukäytävät

taa Kruunupyy-Luoto-Vaasa yhteysväli ja Keski-Pohjanmaalla Lestijärvi-Kokkola yhteysväli. Molempien vuositasen ostojen kokonaismäärä tulisi tavoitteessa kasvamaan yli 100 000 eurolla. Yhteysvälikohtaiset kustannustarkastelut on tarkemmin eritelty liitteessä. (Liite 6).

Palvelutason korottamisen kustannukset on laskettu oletuksella, että kaikki liikenne hankittaisiin nyky-muotoisena ELY-keskuksen ostoliikenteenä. Vaihtoehtoisena hankintatapana etenkin seutujen sisäisille ja naapurikuntien välisille henkilökuljetuksille voisi olla nykyistä selkeästi laajempi kuntien yhteistyö joukko- ja henkilöliikenteen hankinnoissa. Mahdollisuuksia kuntien yhteistyön syventämiseen tunnistettiin sekä Pohjanmaan että Keski-Pohjanmaan alueen seututyöpajoissa. Kuntien ohella Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen olisi tavoitteellista olla mukana koordinoimassa ja suunnittelemassa yhdessä kuntien kanssa henkilökuljetusten kokonaisuuden parempaa haltuunottoa.

Koulu- ja opiskeluyhteyksien tarjoamisen rinnalla kunnat voisivat palvelu- ja kalustosuunnittelulla hyödyntää palvelutasoa parantavia kuljetuksia myös asiointiliikenne- ja sote-kuljetusten tarjoamisessa. Etenkin Suupohjan rannikkoseudulla ja Keski-Pohjanmaalla peruspalveluliikelaitos Jytan alueella henkilökuljetusten kokonaissuunnittelu olisi järkevää hoitaa seudullisena. Asiointisuunnat ja palvelurakenne ovat pitkälti yhteisiä. Koulut ja sosiaali- ja terveystoimen alaiset palvelupisteet aiheuttavat suurimmat henkilökuljetuksia synnyttävistä palvelutarpeista.

Joukko- ja henkilöliikenteen kustannus- ja palvelurakenteen selkiyttämiseksi suunnitelma-alueen kuntien/kuntayhtymien järjestämien kuljetuspalveluiden läpikäynti on yksi keskeisimmistä jatkosuunnittelutarpeista. Kuljetuspalveluiden alueellinen inventointi toimintaperiaatteineen avaa mahdollisuuden mahdollisten päällekkäisten palveluiden poistoon. Samalla palvelutuotantoon on mahdollista saada kustannustehokkuutta ja tasapuolisuutta, kun kuljetuspalveluiden yhteishankintojen myötä myös palvelujen tarjonnan periaatteet yhtenäistyvät.

Joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteiden MALPE-yhteensovitus

MALPE -tarkastelulla pyritään tehostamaan joukko- ja henkilöliikenteen sekä muiden kulkumuotojen keskinäistä roolitusta. Suunnitelma-alueen eri osat poikkeavat merkittävästi toisistaan joukkoliikenteen palvelutason ja potentiaalin kannalta. Kaikkialla ei ole kustannustehokasta ylläpitää tai tavoitella perus- ja keskitason joukkoliikennedyhteyksiä kuntakeskusten välillä. Näillä alueilla voidaan minimitasen koululais- ja opiskeluyhteyksien katsoa riittävän kysynnän tyydyttämiseen.

Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan maakunnista on yksilöitävissä kaksi kehittämiskohdetta, joissa voitaisiin joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteillä saavuttaa lisäkysyntää / -matkustusta linja-auto- ja junaliikenteeseen. Nämä kaksi kohdetta ovat Vaasan työssäkäyntialue²⁵ ja Kokkola-Pietarsaari-Luoto -kolmio. Vaasan, Pietarsaaren ja Kokkolan taajamakeskuksia lukuun ottamatta joukkoliikenteen potentiaali on rajallinen myös näissä yksilöidyissä kehittämiskoh-teissa. Tämä johtuu erittäin tiheästä henkilöautokannasta ja asutuksen hajanaisuudesta, vaikka asutus on keskittynyt molemmissa maakunnissa valtateiden var-sille. Joukkoliikennesuunnittelun maankäyttöä, asu-mista ja elinkeinojen kehittämistä koskevat strategiset kysymykset koskettavat suunnitelma-alueella vahvas-ti juuri Vaasan ja Kokkolan työssäkäyntivyöhykkeitä.

Vaasan ja Kokkola-Luoto-Pietarsaaren kehittämisvyöhykkeet

Aluekokonaisuus sisältää seuraavat kunnat taajami-neen: Vaasa, Mustasaari, Laihia, Maalahti, Kokkola, Pietarsaari, Luoto, Pedersöre, Uusikaarlepyy ja Kruunupyy.

Vaasan ja Kokkolan kehittämisvyöhykkeen kilpailu-kyvyn ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvat-tamisen kannalta maankäytön suunnittelun yhteinen tavoite on kaupunkien taajama-alueiden tiivistäminen. Tiivistämistä voidaan toteuttaa täydennysrakentamal-la keskustoja, asemanseutuja ja suurimpia lähiöitä. Sama koskee myös pääasiallisia työssäkäynnin läh-töalueita, joita ovat esimerkiksi Vaasan osalta Laihian taajama ja Kokkolaa lähellä olevat Kruunupyy ja Käl-

²⁵ Tarkemmin Vt 8 suunta Kuniin ulottuen lähelle tien 725 liittymää ja Vt 18 Tervajoelle.

viän taajamat. Vaasan läheisyydessä olevat taajamat ovat kasvaneet viimeisen 20 vuoden aikana voimakkaammin kuin Kokkola ja Pietarsaarta ympäröivät alueet. Keski-Pohjanmaalla on vireitä useita merkittäviä kaivoshankkeita. Mikäli kaivokset etenevät toteutusvaiheeseen, tulee linja-autoliikenteen vuorotarjontaa tarkastella yksityiskohtaisesti.

Työssäkäyntialueita ympäröivillä taajama-alueilla ei ole yleensä kovin vahvaa omaa palveluverkkoa, joten kaupallisten ja julkisten palveluiden asiointimatkat suuntautuvat työssäkäyntikeskukseen tai lähimpään keskustaajamaan. Palveluverkon puutteellisuus lisää näiden kasvavien taajamien riippuvuutta maakuntakeskuksesta ja tämä aiheuttaa usein alueelle muuttaville tarpeen kahden auton omistamiseen.

Arjen pyörittäminen vaatii paljon liikkumista, johon ei keskitasoisillakaan joukkoliikenneyhteyksillä kyetä vastaamaan. Vaasaa ja Kokkola-Pietarsaarta ympäröivien kasvutaajamien kulkumuotorakenteseen voi vaikuttaa ohjaamalla rakentamista taajamien vaihealueiden ja valtateiden varsien sijaan taajaman ydinalueille. Taajaman väestöpotentiaalin ollessa tarpeeksi suuri ja asutustiheyden riittävä alkaa alueelle syntyä omia palveluja ja julkisia peruspalveluja, kuten kouluja ja päiväkotia. Tällöin perheiden lähipalvelut sijaitsevat lähellä kotia eikä työssäkäyntimatkoihin ole enää välttämätöntä yhdistää, varsinaisen työssäkäynnin lisäksi, pakollisia kauppa- ja päiväkotiasiointoja. Matkaketjut yksinkertaistuvat ja joukkoliikenteen palvelutarjonnasta löytyy toisen tai kolmannen auton omistamisen rinnalle houkuttelevia vaihtoehtoja.

Suunnittelun alueen maakuntien työssäkäyntialueiden ja erityisesti kehittyvien taajamien maankäyttöä ja asutusta kannattaa ohjata nykyistä tiiviimmälle alueelle. Valtateiden varsille levittäytyneenä joukkoliikenteen potentiaali työssäkäyntiliikenteessä jää vähäiseksi. Massan saavuttamiseksi linja-autovuorot joutuvat kiertämään kylä ja pääteiden vartta, joka aiheuttaa työssäkäyntiä ajatellen kohtuuttoman pitkiä matka-aikoja suhteessa henkilöauton vastaaviin matka-aikoihin. Oman palveluvarustuksen omaavat ja hyvillä työssäkäyntiyhteyksillä varustetut kylät täydentävät keskustaajamien asuinpaikkavaihtoehtoja erityisesti lapsiperheiden osalta.

Vaasan lähialueella joukkoliikenteen vuorotarjonta ja liikennöinti-aika ovat arkipäivisin nykyisin jo lähes tavoitteellisella tasolla. Laihian suunnan liikennöinti-aikaa tulisi pidentää vuoroja lisäämällä tai myöhen-tämällä viimeisten linja-autojen lähtöaikoja talvi- ja kesäkausilla. Matkustettaessa junalla, on Laihian suuntaan tarjolla iltavuoroja, mutta kulkumuotojen

yhteiskäyttöisen lipputuotteen puuttuessa pelkän linja-autoliikenteen palvelutaso on työssäkäyville puutteellinen. Lippujen yhteiskäyttöisyys toisi merkittävää lisätarjontaa esimerkiksi Laihian ja Isonkyrön ja Vaasan välisiin työssäkäyntiyhteyksiin. Molempien paikkakuntien asemanseudut muodostuisivat erittäin houkuttelevaisiksi asuinpaikoiksi.

Paikallisliikennealueella olevan Mustasaaren Sepänkylän liikennöinti-aikaa tulisi pidentää kesäkautena klo 19:00-20:00 saakka. Vaasan paikallisliikenteen informaation kehittämisestä on myöhemmin kirjattu toimenpiteitä kohdassa *joukkoliikenteen kehittämisohjelma*.

Kokkola-Pietarsaari kaupunkiseuduilla joukkoliikennetarjonta ei yllä aivan Vaasan lähialueen tasolle. Määritellyllä Kokkola-Luoto-Pietarsaari laatukäytävällä palvelutaso on perustasoista. Pietarsaari-Kokkola väli lähentelee talvella keskitasoa. Kannus-Kokkola on seudun ainoa keskitason yhteysväli. Keskitaso ei olisi mahdollista ilman junaliikenteen olemassaoloa. Kesällä linja-autoliikenteen vuorotarjonta Kannuksen ja Kokkolan välillä laskee merkittävästi, mutta junaliikenne pitää palvelutason keskitasoisena. Kokkola-Pietarsaari alueen joukkoliikenteen kehittämisaskeleita on ehdotettu Vaasan alueen tavoin [luvussa 7](#).

Joukkoliikenteellä on potentiaalia olla näkyvämpi ja merkittävämpi arjen kulkumuoto sekä Vaasan että Kokkolan työssäkäyntialueilla. Joukkoliikenne voi myös toimia olennaisena osana kehitettäessä näiden alueiden kaupunkirakennetta.

Muut kuntataajamat

Aluekokonaisuus sisältää seuraavien kuntien keskustaajamat: Korsnäs, Närpiö, Kaskinen, Kristiinankaupunki, Isokyrö, Vöyri, Kaustinen, Veteli, Halsua, Perho, Lestijärvi, Toholampi ja Kannus.

Valtaosassa kuntakeskuksia peruspalvelutasoinen joukkoliikenne keskustaajamiin on realistinen tavoite vuoden 2018 loppuun ulottuvalla suunnitteluajanjaksolla. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella seutulippujen tuomat matkustajamäärät ovat varsin vähäisiä ja pääosa linja-automatkuksesta koostuu lyhyistä koulumatkoista tai matkoista opiskelupaikkakunnille Vaasan ja Kokkolan suuntaan. Vähimmäisvaatimuksena kuntakeskuksien ja keskustaajamien välisissä yhteyksissä on tässä työssä asetettu minimitaso.

Työssäkäynnin minimiyhteyksien ohella näissä kunnissa tulisi panostaa mahdollisimman tehokka-

seen ostoliikenteenä hankittavien henkilöliikennepalveluiden hyödyntämiseen. Käytännössä tämä voi tarkoittaa esimerkiksi koululaisliikenteiden hyödyntämistä myös työssäkäyntiyhteyksinä tai seudullisia vuorojen yhteishankintoja. Näin voidaan saada nykyisillä kuntakohtaisilla kustannuksilla hankittua uusia kuntakeskusten välisiä vuoroja, joiden tarpeen nähtiin olevan suuri muun muassa Suupohjan rannikkoseudulla. Yhteisen palveluverkon tulisi sisältää myös yhteiset liikennepalvelut.

Kuntien ja valtaosan alueen taajamien väestökehitys on ollut aleneva viimeiset kaksi vuosikymmentä. Osa kunnista ja taajamista on menettänyt yli viidenneksen väestöstään vuoden 1990 jälkeen. Samalla ikääntyneiden osuus väestöstä on muuttotappioalueilla noussut. Muuttotappio ja väestön ikääntyminen ovat jo muuttaneet palveluiden kysyntää julkisissa peruspalveluissa ja valtaosassa kaupallisia palveluita. Liikennepalveluissa tarjontaa tulisi olla jatkuvasti enemmän esteettömissä asiointi- ja palveluliikenteissä, koululaisten ja työikäisten palveluiden kysynnän vähetessä.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella on kehitetty aktiivisesti uusia henkilökuljetuspalveluita mm. Kyytitakuu kokeiluhankkeena. Kyytitakuussa tutuksi tulleiden kuljetuspalveluiden toimintamalleja ja rahoitusperusteita voisi edelleen kehittää sellaisiksi, jotka sopivat kunkin seudun kuntien ja kuntayhtymien palveluvalikoimaan. Esteettömissä joukkoliikennepalveluissa palvelun käyttämisen esteenä ei niinkään ole hinta vaan saatavuus ja tieto palveluista. Kunta- ja taajamissa, joissa sijaitsee valtaosa esimerkiksi palvelutaloista ja terveydenhuoltopalveluista, on kysyntää sellaisille liikennepalveluille, jotka mahdollistavat omaehtoisen asioinnin ja asumisen omassa kotikunnassa.

Joukkoliikenteellä ei ole vastaava kaupunkistrategista merkitystä maakuntakeskusten ja niitä ympäröivien työssäkäynnin ydinalueiden ulkopuolella kuin esimerkiksi Vaasassa ja Kokkolassa. Joukkoliikenteellä ja muilla henkilökuljetuksilla pyritään ennen kaikkea vastaamaan koululaisten ja opiskelijoiden liikkumistarpeisiin ja lakisääteisiin sote-sektorin kysyntätarpeisiin. Kunnat käyttävät valtionhallinnon eri organisaatioiden kanssa merkittäviä summia henkilökuljetusten järjestämiseen. Rahoitus on pitkälti ”siiloutunut” ja eri kuljetuspalveluita on pitkälti suunniteltu ja kilpailutettu oman hallinnon alan akuuttien tarpeiden näkökulmasta. Tähän kuljetusten osaoptimointiongelmahan on puututtu muun muassa liikenneministerin ja henkilökuljetuksia selvittäneen Juhani Paajasen suunnalta.

Molemmissa suunnittelualueen maakuntien joukkoliikennetyöpajoissa yhdeksi keskeiseksi uudistamistarpeeksi nähtiin ylikunnallinen yhteistyö kuljetusten suunnittelussa ja hankinnassa. Tätä kehitystä myös liikennöitsijät ovat mukana tukemassa. Suupohjan rannikkoseudulla kuntayhteistyötä kuljetusten osalta kannattaa viedä eteenpäin esimerkiksi Närpiön tai Kristiinankaupungin yhteistyötä, sillä molemmat paikkakunnat ovat osaltaan tärkeitä seudullisten palveluiden keskuksia. Keski-Pohjanmaalla Peruspalveluliikelaitos Jyta voisi toimia tällaisena yhteistyöalustana. Joukkoliikennesuunnitelman aikana Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus on ilmaissut tukensa kuntien yhteistyön kehittämiseksi ja on valmis olemaan omalta osaltaan mukana koordinoitumpien henkilökuljetusten kehittämisessä.

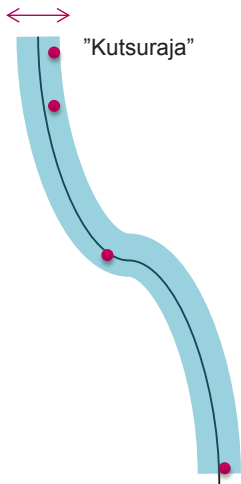
Maaseutualueet

Maaseutualueiden joukkoliikennetarjonta vaihtelee suuresti. Mikäli alueen läpi kulkee alueen päätieyhteys, on joukkoliikenteen palvelutarjonta samaa tasoa kuin kuntakeskuksissa. Entisen Vaasan läänin alueella pääosa asutuksesta on tyypillisesti keskittynyt pääteiden varsille, merkittävä osa alueen väestöstä asuu 2-3 kilometrin liityntäetäisyyden päässä päätiestä. Koululaisille liityntäetäisyys ei ole ongelma, mutta toiselle pääasiakasryhmällä, ikääntyvälle väestöosalle, lyhyetkin liitynnät linja-autopysäkeille voivat olla liikaa.

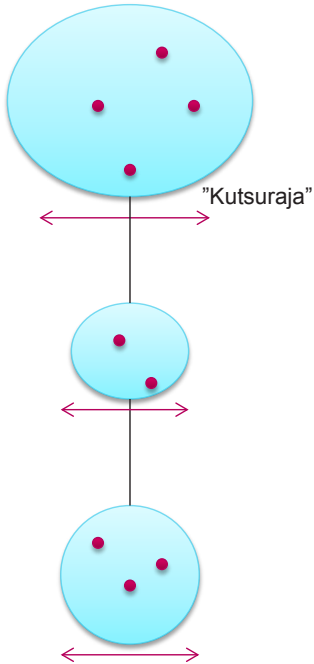
Maaseutualueilla joukkoliikenteen runkoyhteyksien ulkopuolella palvelutasotavoitteeksi tulisi asettaa 2 viikkoasiointikerran mahdollistavat ja kaikille avoimet henkilöliikenteen palvelut. Kuntien sisäiset palvelut eivät kuitenkaan ole ELY-keskuksen määrittelyvallassa. Mikäli asiakasrahoituksella, julkisella tuella ja yrittäjäriskillä pystytään tällaisia liikennepalveluita tarjoamaan, mahdollistaa se suurelle osalle maaseudun väestöstä perusasiointimahdollisuuksien säilymisen. Näin keskustan elintarvikeliikkeissä ja apteekissa pystyisi asioimaan riittävän usein.

Maaseudun väestötiheydestä ja henkilökuljetusten kysynnästä riippuen, on liikennepalveluiden järjestämiselle tarjolla muutamalla variaatiolla reittipohjaisesta aikataulutetusta palvelutaksista aina täysin kutsuohjattuun palveluliikenteeseen. Alla esimerkkikuvaus erilaisista toimintamalleista, punaisilla pisteillä ilmaistaan asiakkaiden sijaintia ja vaalean sinisellä henkilökuljetuksen noutoaluetta.

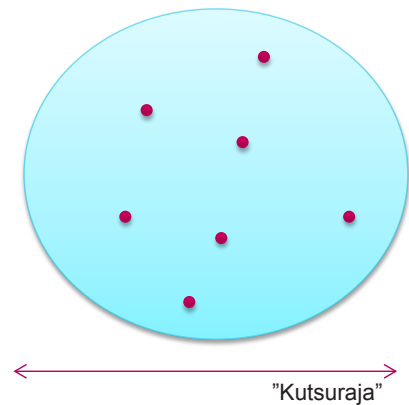
Reittiin sidottu



Osa-alueisiin sidottu



Täysin kutsuohjautuva



Kuva 23. Maaseudun joukkoliikenteen toimintaperiaatteita.

Maaseutualueilla julkisesti tuotettuja henkilökuljetuspalveluita tulisi hankkia mahdollisimman laajaa asiakaskuntaa ajatellen ja mahdollisuuksien mukaan myös ylikunnallisesti, mikäli tälle löytyy perusteltuja syitä. Perusteltu syy voi esimerkiksi olla koulukyytien reittien ketjuttaminen 2-3 kunnan alueelle. Samalla jokainen kunta saa omiin tarpeisiinsa sopivat koulukyydit ja alueen asukkaat työssäkäynti- ja asiointiyhteydet naapuripaikkakunnalle.

Pitkät matkat

Kaukoliikenteen yhteydet molemmista maakuntakesuksista ovat hyvät pääasiallisiin asiointikaupunkeihin kuten, Helsinkiin, Ouluun, Tampereelle, Seinäjoelle ja Tampereelle. Kokkolan ja Vaasan välistä yhteystarjontaa on riittävästi, mutta runkomatka on selvästi hitaampi kuin vastaava matka henkilöautolla. Junayhteys lähikeskuksiin suuntautuvilla matkoilla on pääasiallisesti kehittämistä vaativa joukkoliikenteen kulkumuoto. Vaasa-Pietarsaari-Kokkola -välille on mahdollista saada kysyntää myös nopeammille linja-autovuoroille.

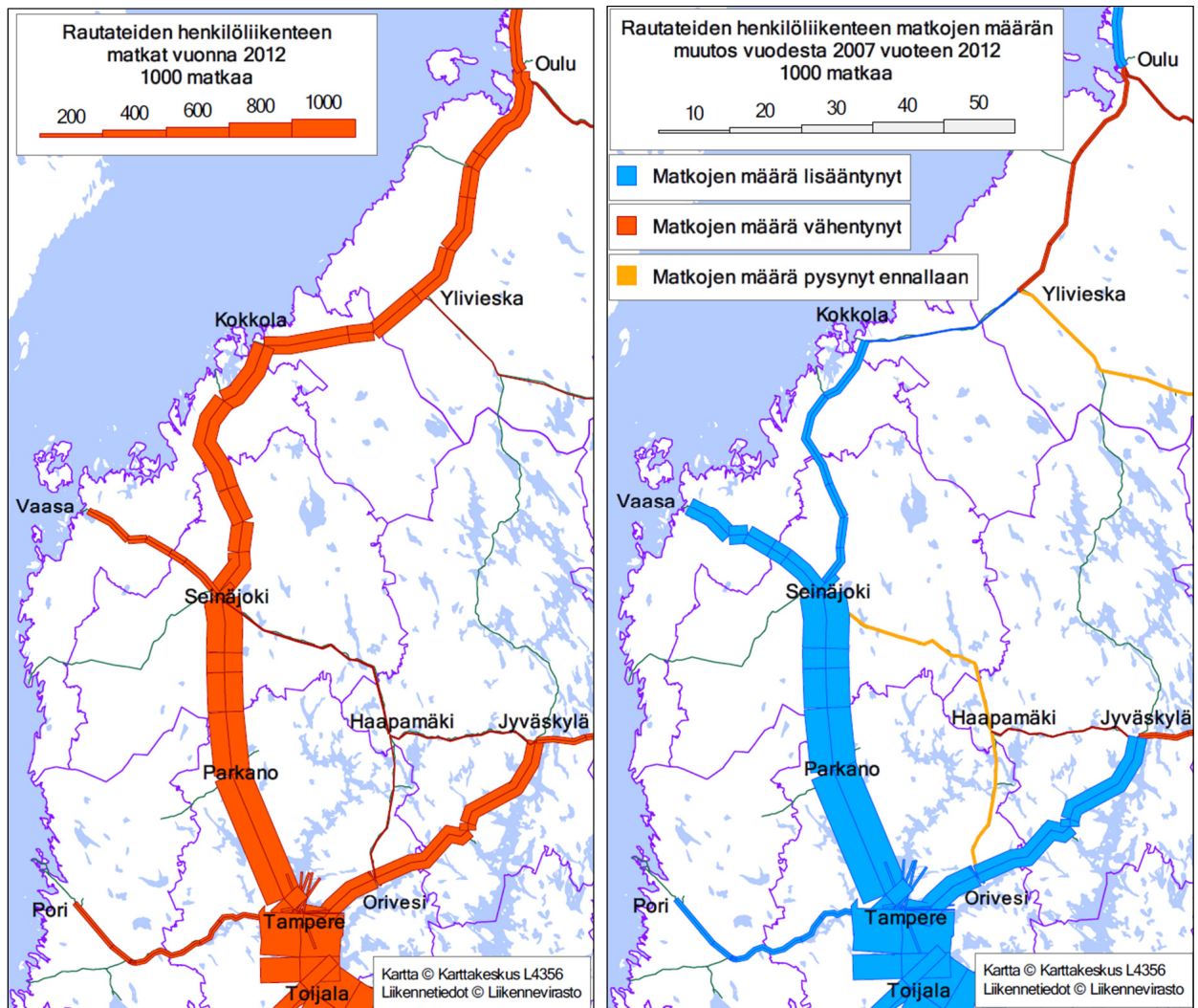
Kaukoliikenteen liityntöjen kannalta selvät solmuasemat ovat Vaasan ja Kokkola-Pietarsaaren lentoasemat sekä pääradan ja Vaasan radan varren rautatieasemat. Alueelta on suoria lentoyhteyksiä niin Helsinkiin kuin Tukholmaan, joista molemmista on hyvät yhteydet kansainväliseen liikenneverkkoon. Len-

toasemien liityntäyhteydet on järjestetty molemmista maakuntakesuksista ja Pietarsaaresta joukkoliikenne ja taksiliitynnöin. Kokkola-Pietarsaaren liityntä on järjestetty kaikille vuoroille kiinteähintaisella lentokenttätaksilla. Vaasasta osalle lennoista pääsee Vaasan paikallisliikenteen vuoroilla. Olennaista on, että lentoaikataulujen muuttuessa myös tiedotus yhteysvuorojen aikatauluista toimii tehokkaasti.

Kaukoliikenteen kehittäminen on aina vähintään kansallista liikennepolitiikkaa. Valtakunnallisesti Kokkola-Oulu -radan parantaminen vuoteen 2017 on merkittävä hanke, joka parantaa pohjoisen suunnan yhteyksiä. Etelään alueelta liikennöidään nopealla Pendolino ja IC-kalustolla.

Matka-ajallisesti kaukoliikenteessä henkilöauton kanssa ylletään pääosin kilpailukykyiselle tasolle. Poikkeuksina ovat Vaasan ja Oulun sekä Vaasan ja Kokkolan väliset yhteydet, joissa henkilöauto on selkeästi nopeampi kuin vastaava nopein joukkoliikenneyhteys.

Koko suunnitelma-alueen kannalta merkittävien rautatieyhteyksien henkilöliikenteen ja matkustusmäärien muutoksia on esitelty alla olevissa EMME-malleissa. Seinäjoen ja Vaasan henkilöliikennevirrat ovat kasvaneet länsiradoilla suhteellisen voimakkaasti. Myös Seinäjoen ja Kokkolan välillä on positiivista kehitystä. Vasen kuva kuvaa tuoreinta henkilöliikennetietoa ja oikea matkustuksen muutosta vuosien 2007-2012 aikana rataosuusittain.



Kuva 24. Länsiratojen henkilöliikenteen matkat 2012 ja matkojen määrän suhteellinen kehitys 2007-2012.

Hahmotelma joukkoliikenteen kehittämisohjelmasta

Luvussa on eritelty suunnitelmatyön aikana (3/2013-8/2013) esiin nousseita joukkoliikenteen yksilöityjä kehittämiskohteita ja konsulttityön aikana muotoutuneita näkökulmia kaupunki- ja aluekehittämiseen ja liikennepalveluiden asemointiin liittyen. Yksinomaan joukkoliikenteen ydinpalveluiden kehittämiseen tähtävillä toimenpiteillä on vain rajallinen vaikutus asiakaskysynnässä. Yleensä positiivista vaikuttavuutta saadaan asiakassegmentissä, joka suhtautuu jo muutoinkin myönteisesti joukkoliikenteeseen. Uuden asiakaskunnan ja kulkumuoto-osuusvoittojen saamiseksi tarvitaan laajempaa kaupunkialueen kokonaiskehittämisen ohjelmointia.

Tavoitteellisen palvelutason saavuttaminen edellyttää suunnitelma-alueella joukkoliikenteen vuosittaisen ostomäärärahan lisäämistä yli 700 000 eurola. Kustannusarviossa ei ole huomioitu inflaatiota. Palvelutasopuutteita kaupunkialueilla muodostavat puutteellinen vuorotarjonta ja suppea liikennöintiaika suhteessa ympärivuotisen keskitasoisen palvelutason saavuttamiseksi. Pienempien paikkakuntien ja maakuntakeskusten välisissä yhteyksissä lakisääteisiä yhteysvälejä on tavoitteessa nostettu minitasolle.

Tavoitteiden täyttämisen priorisointi on syytä tehdä kuntasektorin ja valtion aluehallinnon kanssa hyvässä yhteistyössä. Suuri osa paikkakuntien välisistä yhteyspuutteista on mahdollisuus "ketjuttaa" yhteen, jolloin yhdellä menopaluu-vuoron lisäämisellä tavoitteellinen palvelutaso saavutettaisiin useammalla yhteysvälillä. Joitakin näistä ketjutuksista on huomioitu liitteenä olevissa maakunnallisissa kustannustaulukoissa.

ELY-keskuksen tasolla tärkeimpiä kehittämissuuntia ovat seuraavat:

1. Talviaikataulujen pidentäminen juhannukselle. Työssäkäyntiliikenteessä kesäkuun vähäinen vuorotarjonta vähentää ympärivuotisen työssäkäynnin houkuttelevuutta joukkoliikenteellä. Talviaikataulujen pidentäminen on kustannuksiltaan suuri satsaus, joten kehittämispanostukset on syytä aloittaa yhteysväleiltä, joissa suurin on suurin potentiaali ympärivuotiselle työssäkäynnille.
2. Lipputuotteiden kehittäminen laajemmasta näkökulmasta kuin pelkkä yhteiskäyttöisyys. Uusille asiakassegmenteille suunnatut lipputuotteet, johon on varsinaisten matkojen lisäksi kytkettävissä myös muita etuja, kuten taksikilometrejä ja yhteiskäyttöautoja.
3. Joukkoliikenteen infrastruktuuri ja opasteet (esimerkiksi laatukäytävillä).
4. Työssäkäyntiliikenteen lisäämisen (joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus) edellytykset Vaasan ja Kokkola-Luoto-Pietarsaari alueilla. Mitä edellytyksiä ja millä kustannuksilla? Mitä odotetaan liikennöitsijöiltä ja mikä on julkisen/asiakasrahoituksen rahoituksen taso?
5. Joukkoliikenteen kehittämisessä kokonaisvaltaisuudesta kohti nopeaa vaikuttavuutta. Kokeiluhankkeet ja vaikuttavuus suoraan palveluun. Alueellisesti yhdessä kehittäjäasiakkaiden ja yritysten kanssa hyödyntäen palvelumuotoilun periaatteita.
6. Työpaikkakampukset ja viisaan liikkumisen / liikkumisen ohjauksen toimenpiteet. Esimerkiksi Seinäjoen alueella Atrian kokemusten hyödyntäminen ja jatkojalustus koko ELY-alueella. Viisaan liikkumisen hankkeiden kohde-alueiksi selvitystyön aikana kaavailtiin Laihiaa ja ABB:n / Wärtsilän työpaikka-alueita Vaasassa.
7. Kuntien joukko- ja henkilökuljetusten parempi koordinaatio ja tuottamisen vaihtoehdot (vapaaehtoinen kuntien yhteenliittymä, yhteinen yksikkö (joli-lautakunta), vai hajautettu tuotanto, jossa mukana asiakkaat, kolmannen sektorin toimintaa, yritykset ja kunnat).

Lisäksi toimivaltaisten viranomaiskaupunkien osalta suositellaan kehityssuuntia:

1. Joukkoliikenteen kytkeminen osaksi kaupungin markkinointia ja strategista kehittämistä. Esimerkkejä ”uusasukasmarkkinoinnista” ja asenteisiin vaikuttamisesta. Asuinalueiden brändäys hyvien ja monipuolisten kulkuyhteyksien kautta.
2. Työvälineitä kaupunkien päätöksentekovaiheeseen ja erilaisten joukkoliikenneinvestointien kannattavuuden ja vaikuttavuuden arviointimenetelmiä. Konkreettisia tehostamismenetelmiä myös hallintokuntien erilliskuljetuksiin.
3. Paikallisliikenteen kokonaisinformaation parantaminen. Nykyisin varsinkin Vaasan alueella liiaksi liikennöitsijäkohtaista informaatiota ja kokonaispalvelusta on vaikea saada käsitystä. Linjastokartoissa myös kehittämisen mahdollisuuksia käytettävyyden suuntaan. Sama koskee osin myös Kokkola-Pietarsaaren aluetta.

Lähteet

Beyond the traditional. Establishing new rules and roles for public transportation. Accenture 2012.
Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutaso. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2013.
Etelä-Pohjanmaan joukkoliikenteen järjestämistasasuunnitelma. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2013.
Henkilöliikennetutkimus 2010-2011. Liikennevirasto 2011.
Joukkoliikenteen laatuikäväselvitykset Kurikka-Ilmajoki-Seinäjoki-Lapua ja Seinäjoki-Vaasa. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Kainuun, Keski-Pohjanmaan ja Pohjois-Pohjanmaan liikennestrategia KAKEPOLI. Pohjois-Pohjanmaan liiton julkaisu A:52. 2011.
Keski-Pohjanmaan maakuntasuunnitelma 2030. Keski-Pohjanmaan liitto 2010.
Keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenneuudistus. Kokkolan ja Pietarsaaren kaupunkiseudut. Aluetyöryhmän raportti. Liikenne- ja viestintäministeriö 2009.
Kokkolan liikennetutkimus 2012. Kokkolan kaupunki ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2012.
Lentoasemien joukkoliikennedyhteiset – Nykytilan analyysi. WSP 2013.
Liityntäliikenteen palvelutasomäärittely. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2010.
Ohje joukkoliikenteen palvelutason määrittelyyn. Liikennevirasto 7/2010.
Pohjanmaan maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma (luonnos). Pohjanmaan liitto 2013.
Pohjanmaan maakuntasuunnitelma 2040. Pohjanmaan liitto 2010.
Pohjanmaan maankäyttö-, liikenne- ja logistiikkaselvitys. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Suositus alueellisen joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyssä käytettävistä kriteereistä. Liikennevirasto 15/2011
Vaasan seudullinen joukkoliikennesuunnitelma. Vaasan kaupunki 2011.

Vuorovaikutustilaisuudet

Kolme ohjausryhmän kokousta (maaliskuu-elokuu 2013)
Joukkoliikenteen asukas- ja oppilaitoskyselyt keväällä 2013.
Kokkolan ja Vaasan seudulliset joukkoliikennetyöpajat. Toukokuu 2013.

Liitteet

Liite 1: Suunnittelualueen väestö ja joukkoliikenteen kysyntäpotentiaali

Liite 2: Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan asukaskyselyn yhteenveto

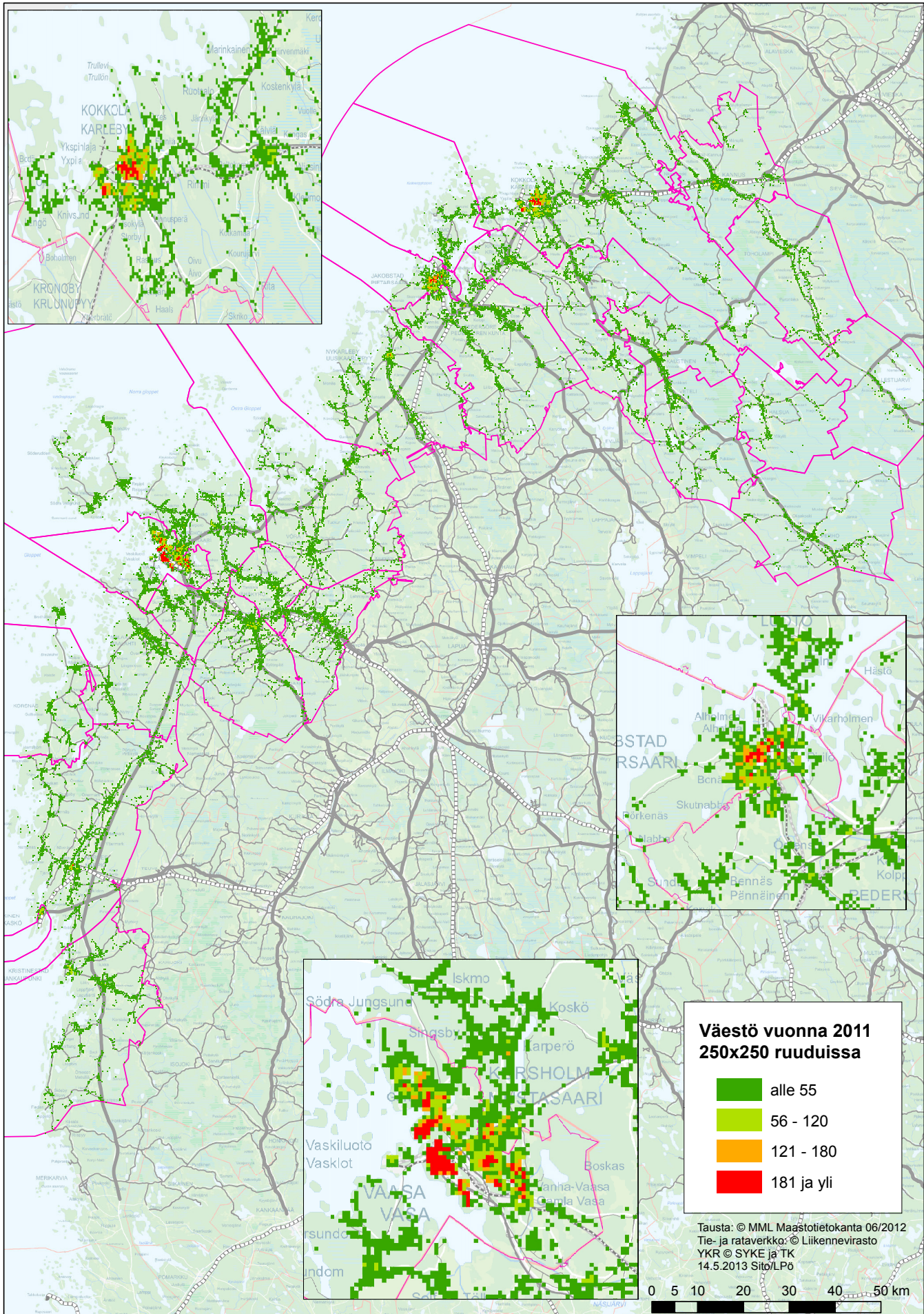
Liite 3: Pohjanmaan palvelutasotavoitteiden karttakuvaukset

Liite 4: Keski-Pohjanmaan palvelutasotavoitteiden karttakuvaukset

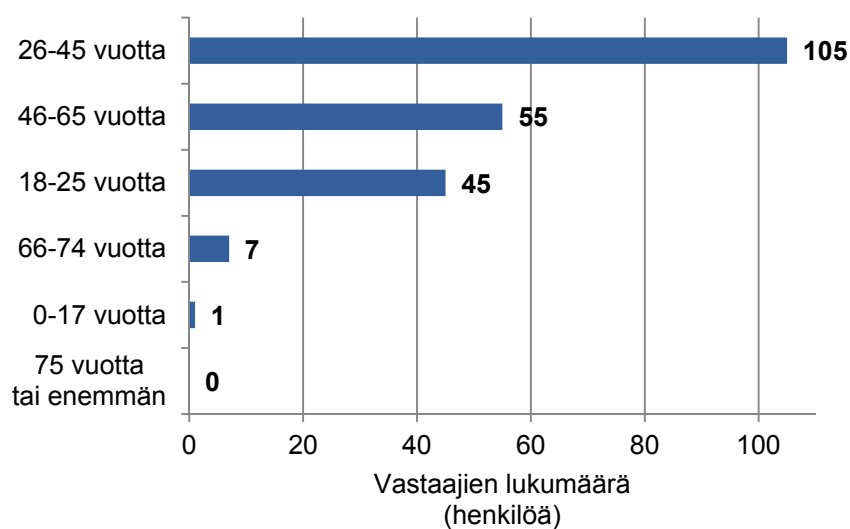
Liite 5: Joukkoliikenteen tarjonnan kuvaukset yhteysväleittäin

Liite 6: Palvelutasotavoitteiden kustannusvaikutukset

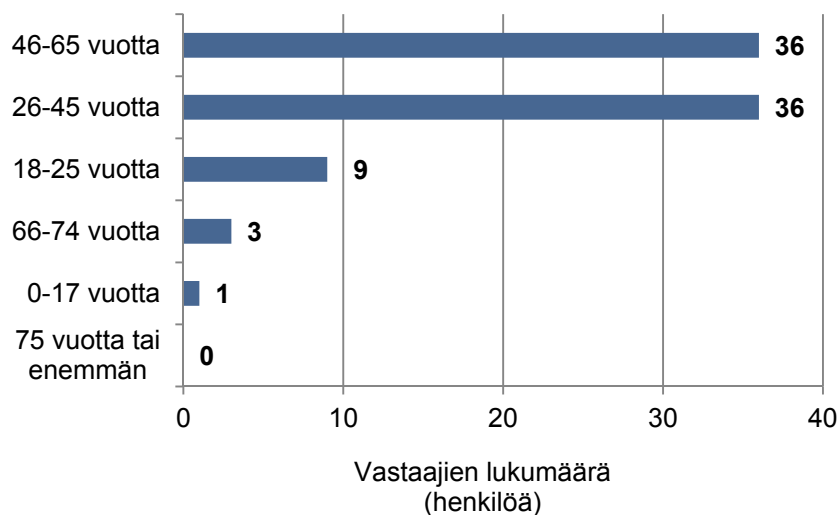
LIITE 1



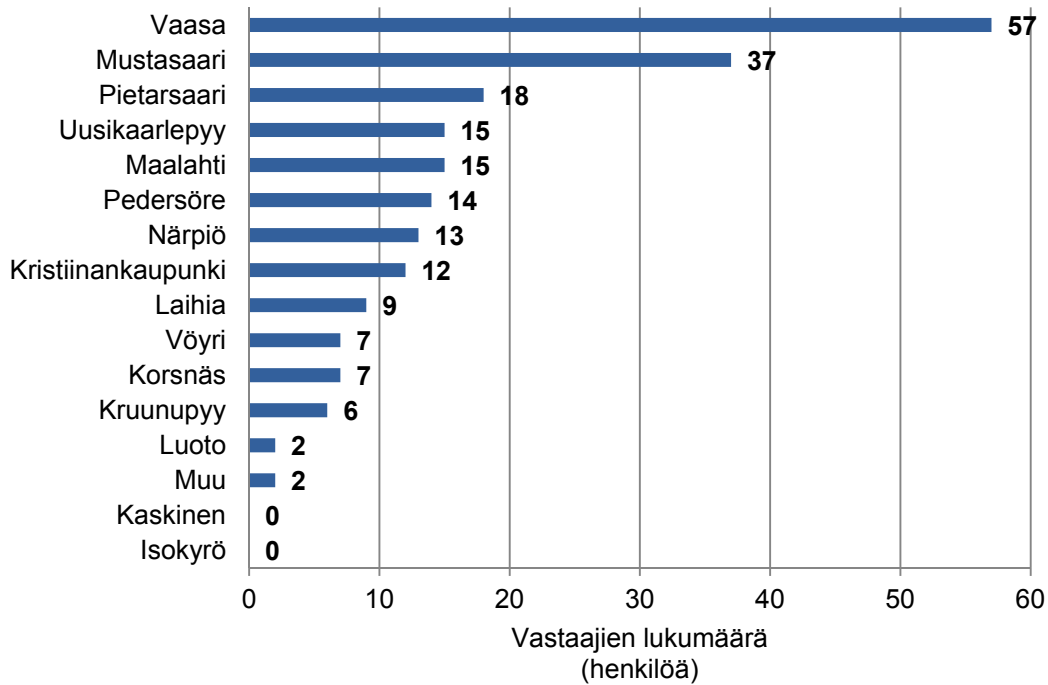
Liite 2: Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan asukaskyselyjen yhteenvetoraportti



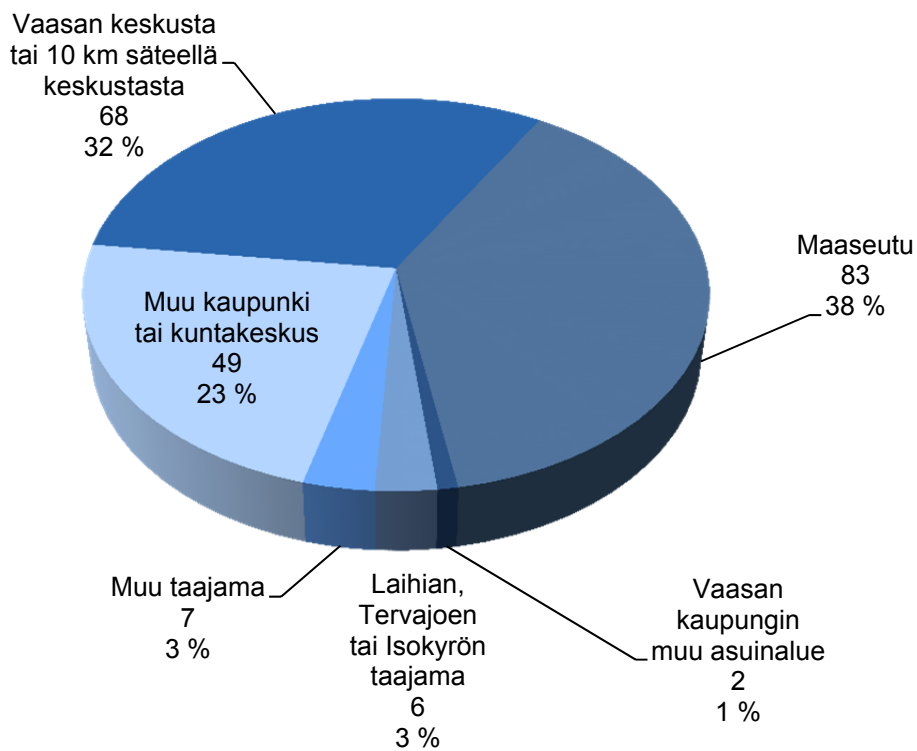
Kuva 1. Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajat ikäryhmittäin.



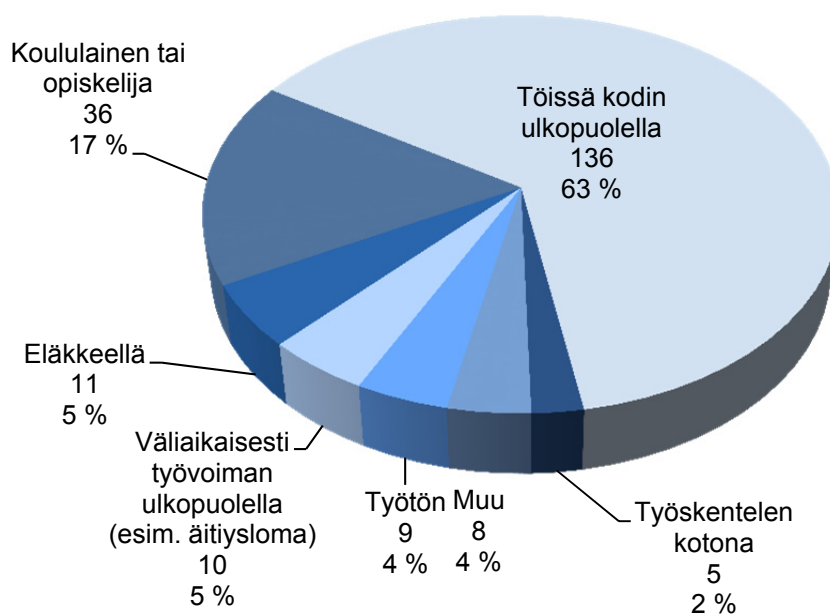
Kuva 2. Keski-Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajat ikäryhmittäin.



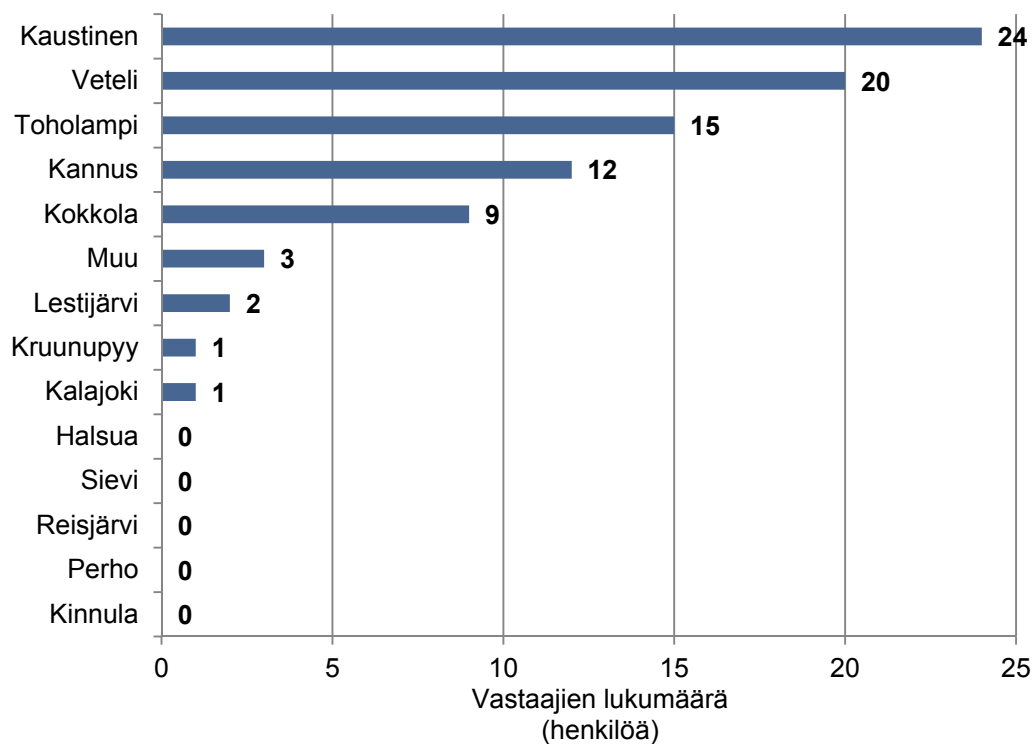
Kuva 3. Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajat asuinpaikkakunnittain.



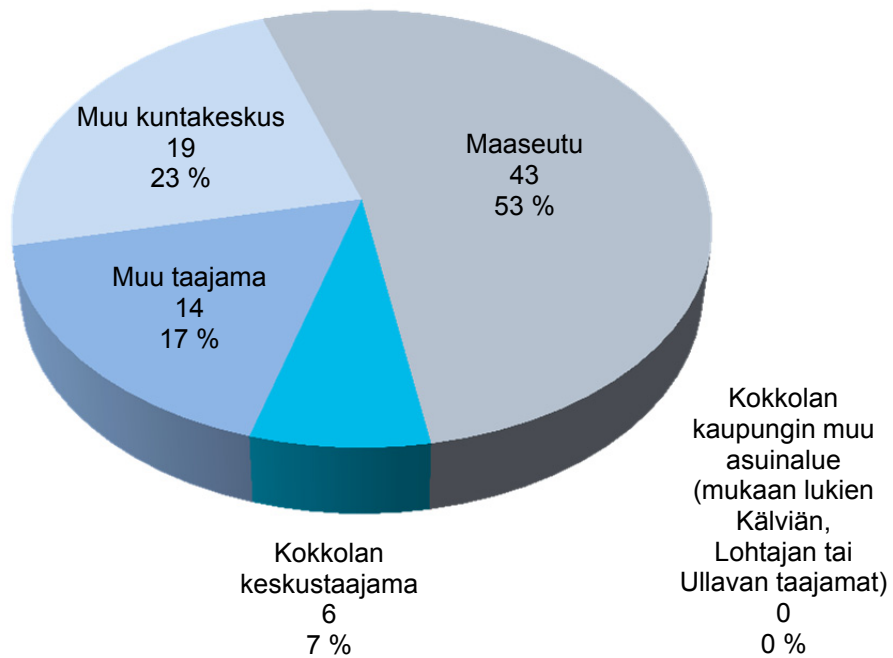
Kuva 4. Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajat asuinalueittain.



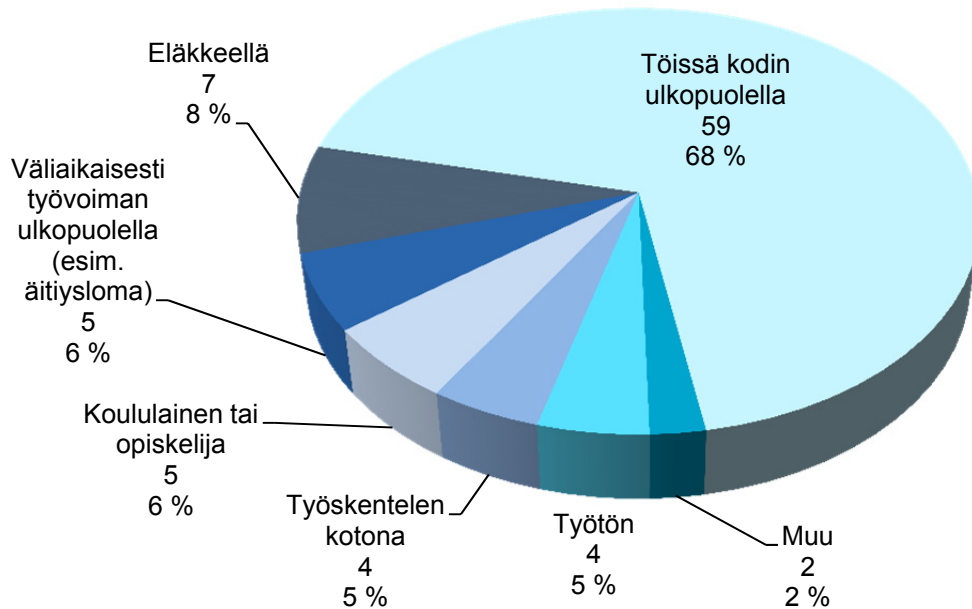
Kuva 5. Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien elämäntilanne.



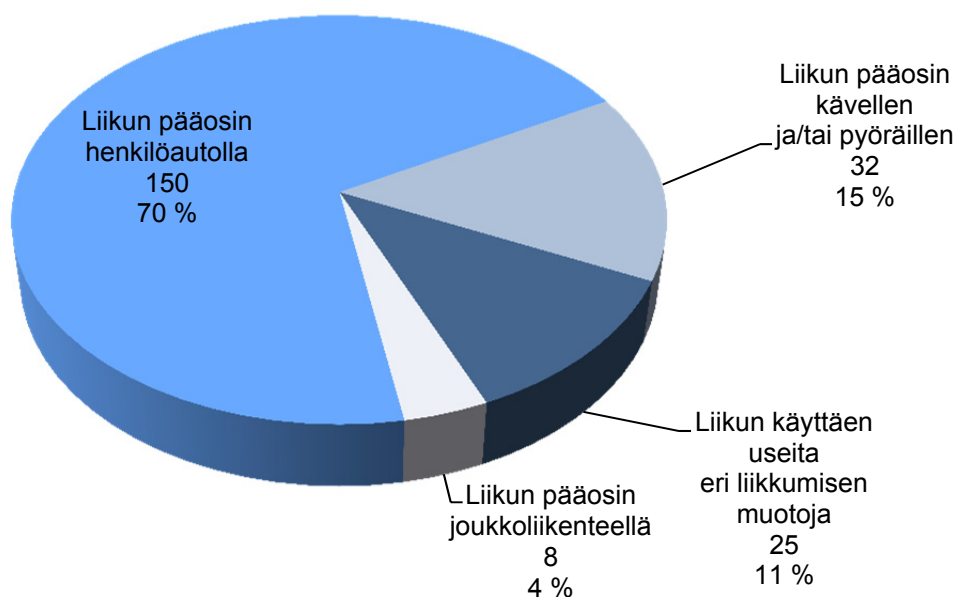
Kuva 6. Keski-Pohjanmaan asukaskyselyyn vastanneet asuinkunnittain.



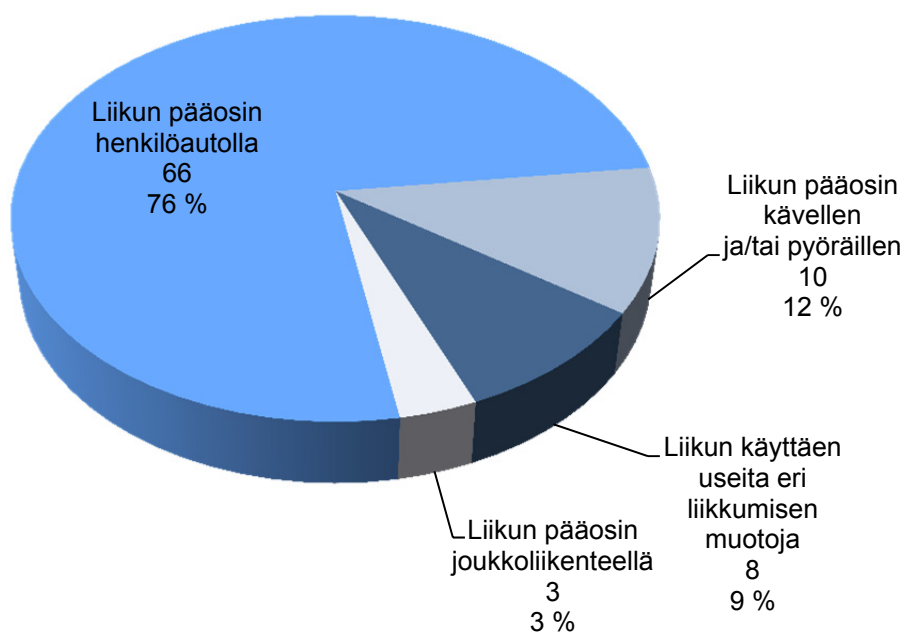
Kuva 7. Keski-Pohjanmaan asukaskyselyyn vastanneet asuinalueittain.



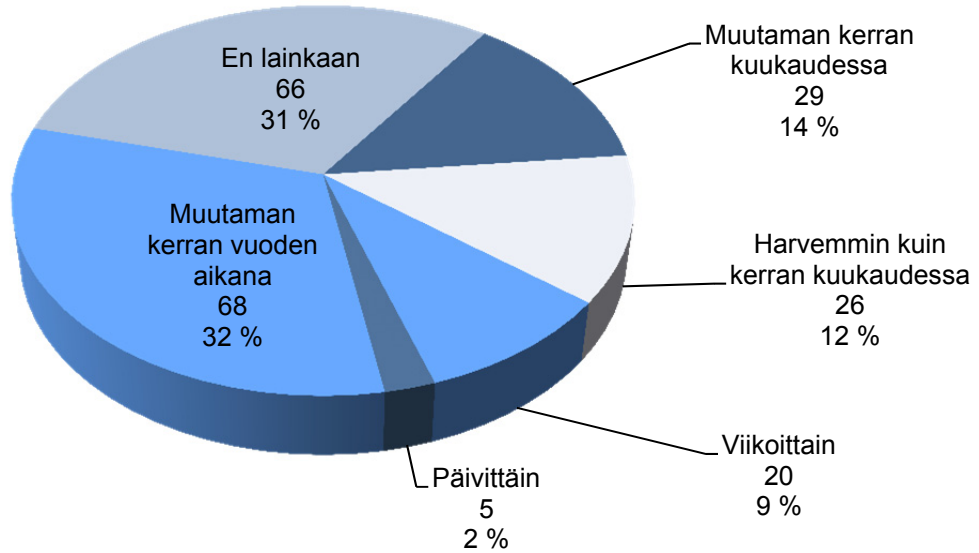
Kuva 8. Keski-Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien elämäntilanne.



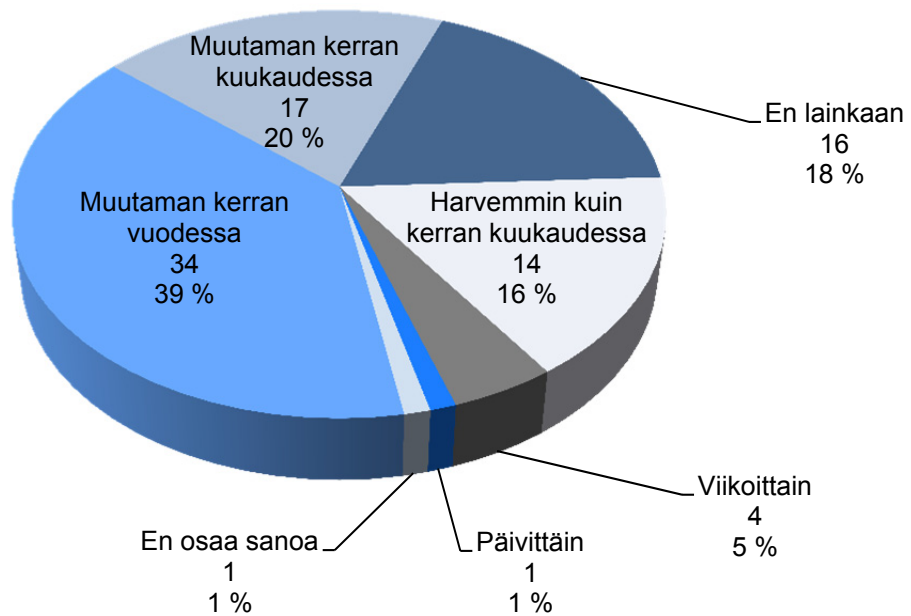
Kuva 9. Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien arjen liikkuminen.



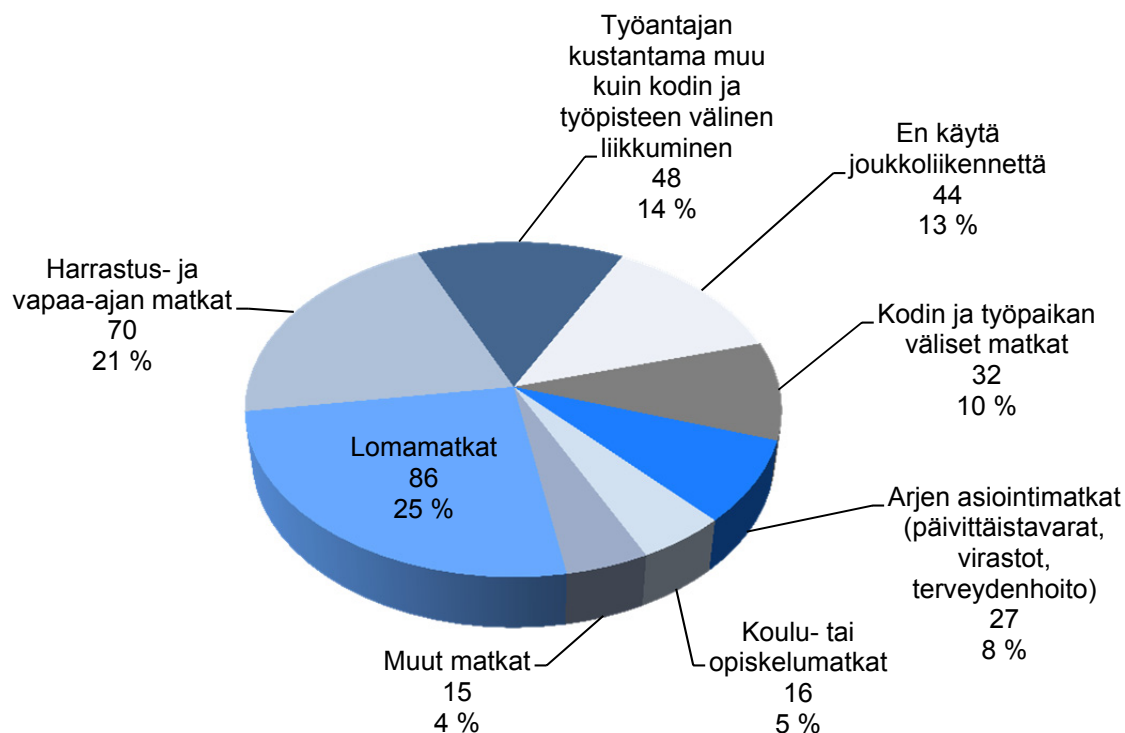
Kuva 10. Keski-Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien arjen liikkuminen.



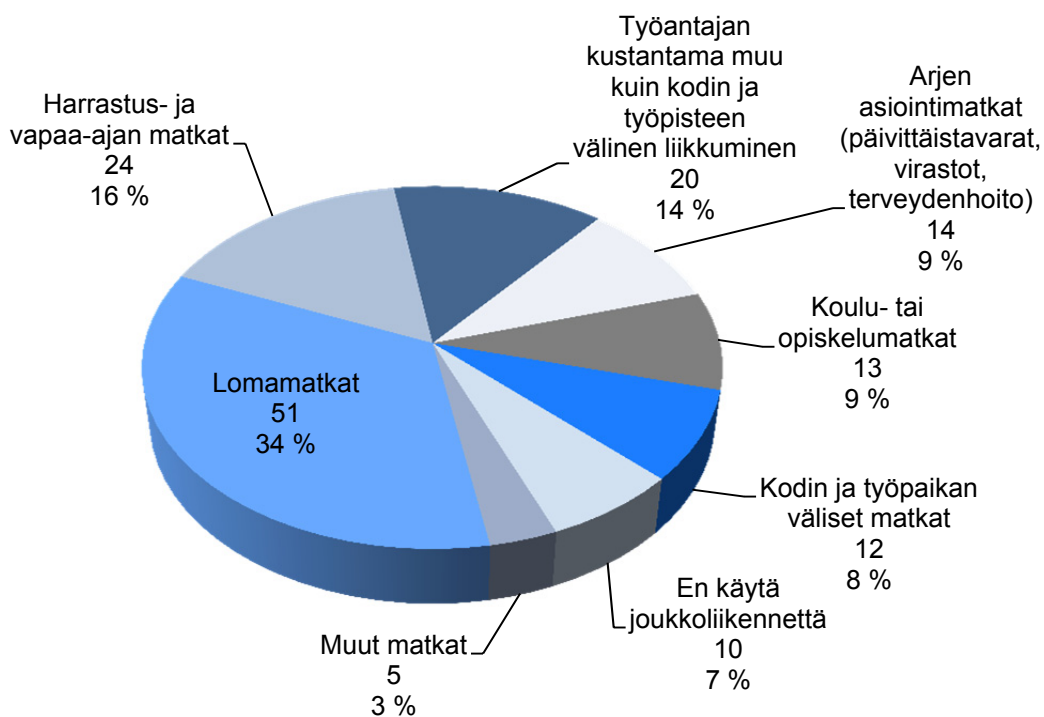
11. Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien joukkoliikenteen käyttäminen.



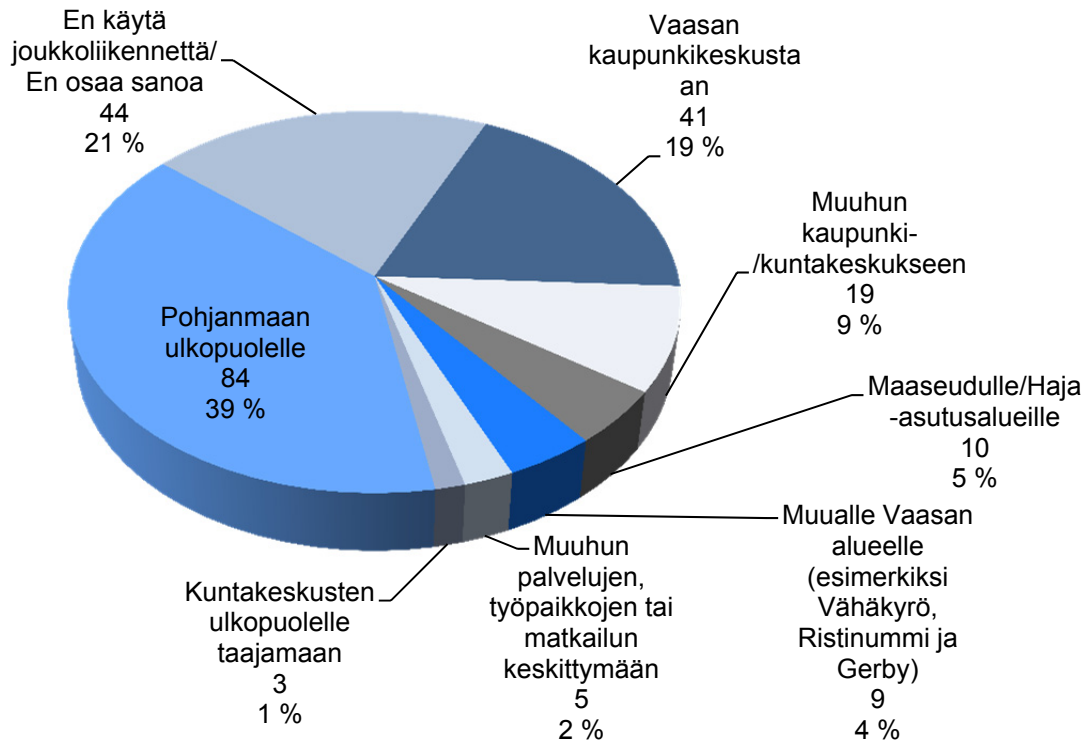
Kuva 12. Keski-Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien joukkoliikenteen käyttäminen.



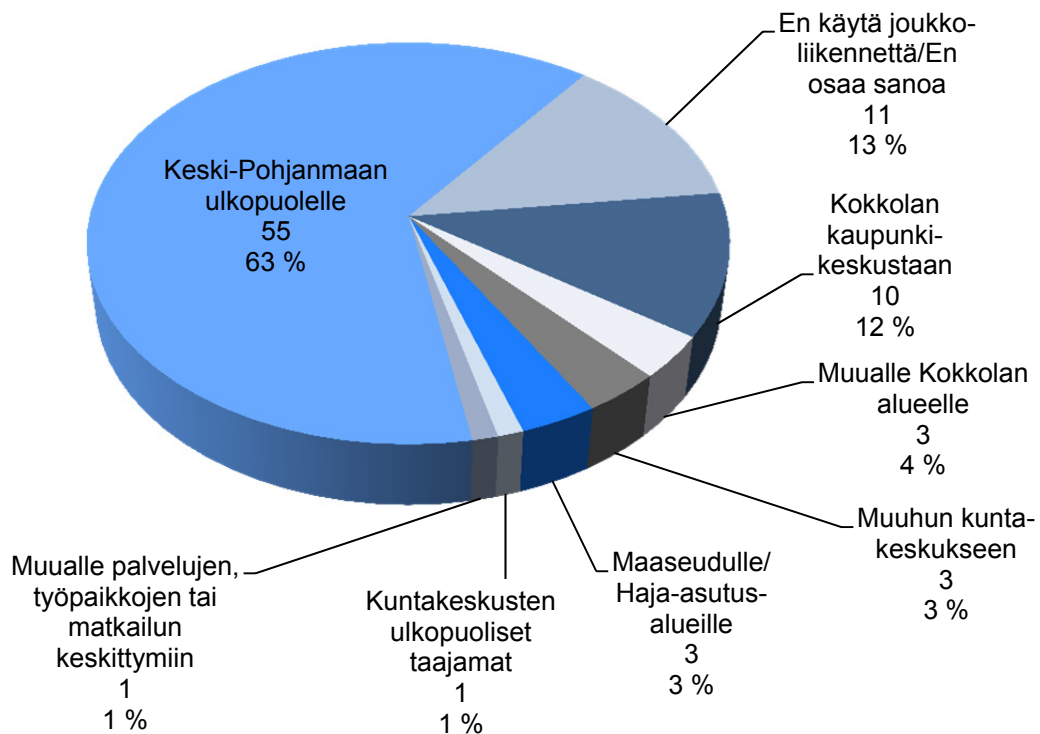
Kuva 13. Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien joukkoliikenteen käyttötarkoitukset. Kysymyksessä vastaajat ovat voineet valita useita vaihtoehtoja.



Kuva 14. Keski-Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien joukkoliikenteen käyttötarkoitukset. Kysymyksessä vastaajat ovat voineet valita useita vaihtoehtoja.



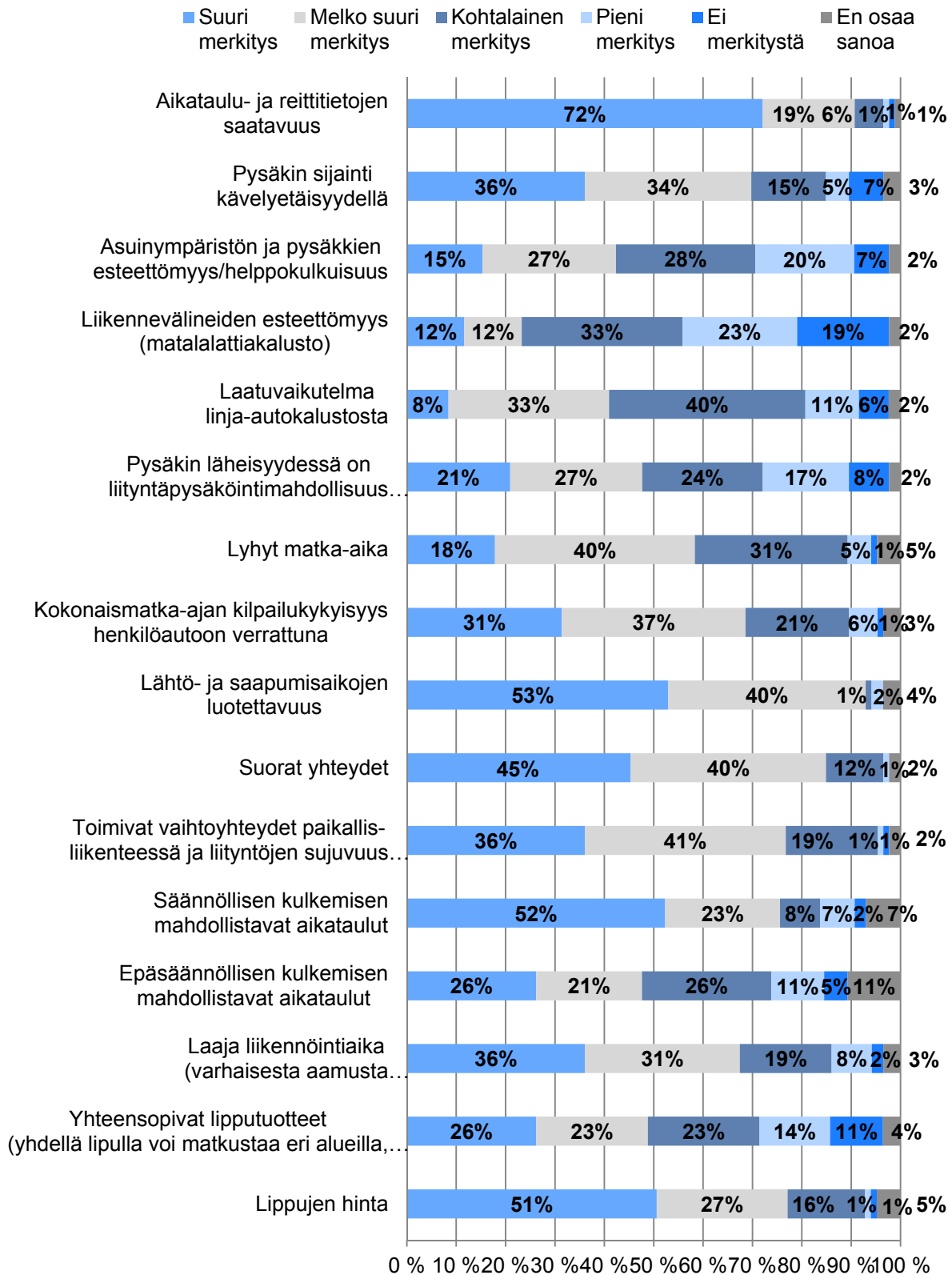
Kuva 15. Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien joukkoliikenteen matkojen suuntautuminen.



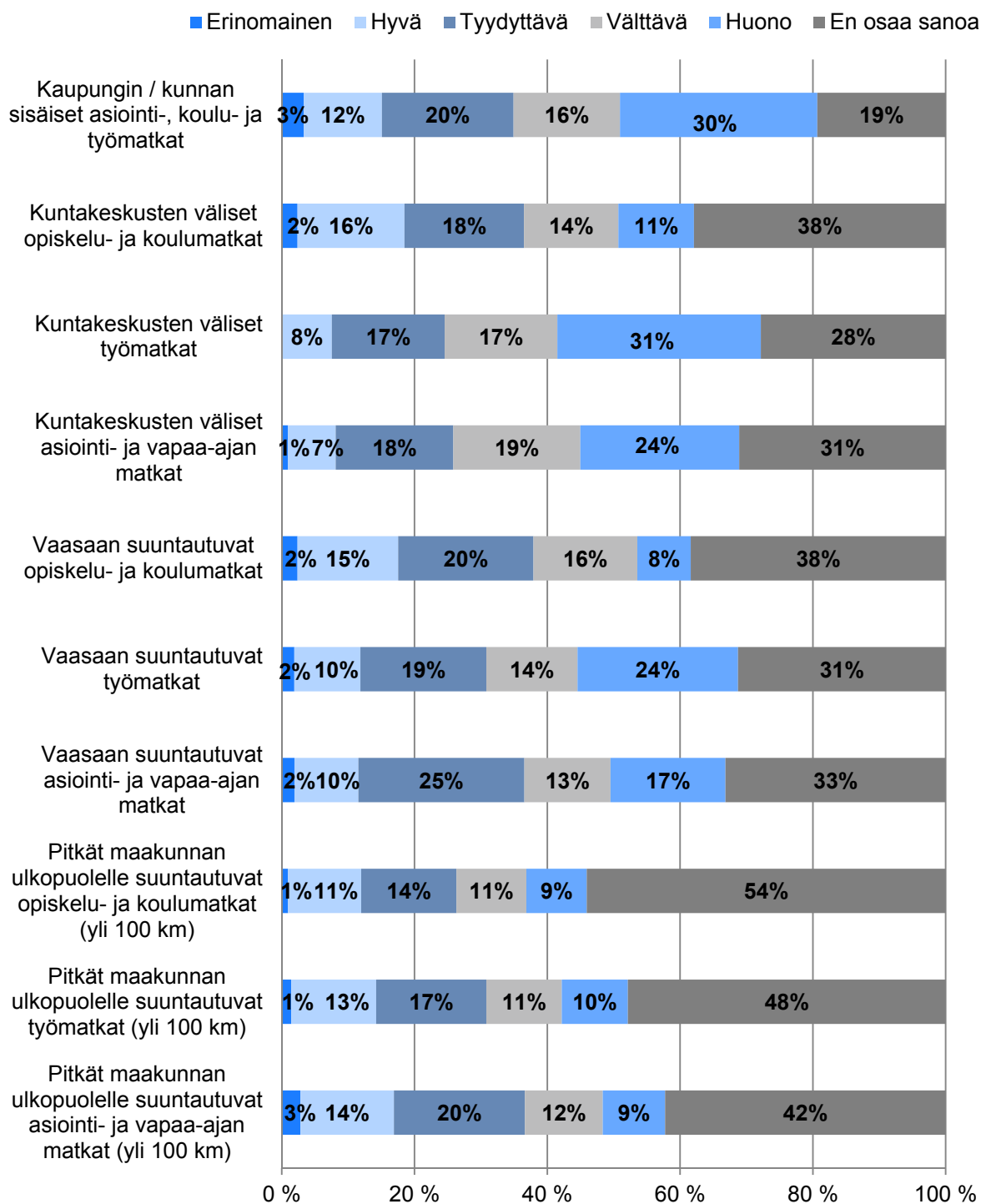
Kuva 16. Keski-Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien joukkoliikenteen matkojen suuntautuminen.



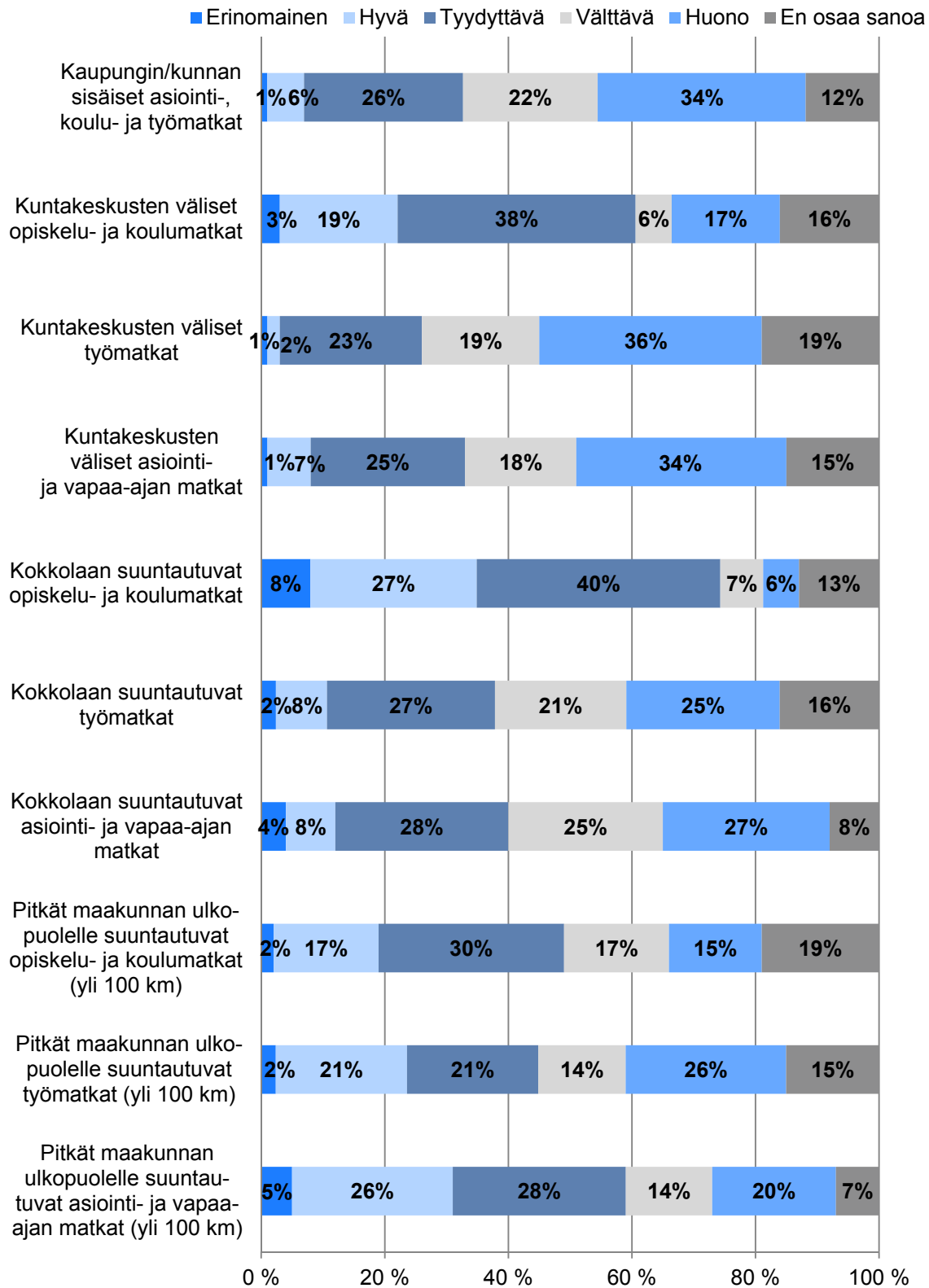
Kuva 17. Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien arvio eri tekijöiden merkityksestä joukkoliikenteen palvelutasoon.



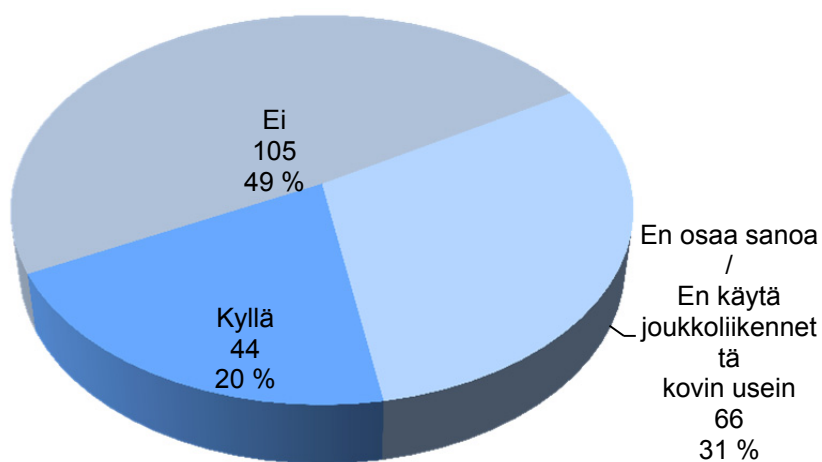
Kuva 18. Keski-Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien arvio eri tekijöiden merkityksestä joukkoliikenteen palvelutasoon.



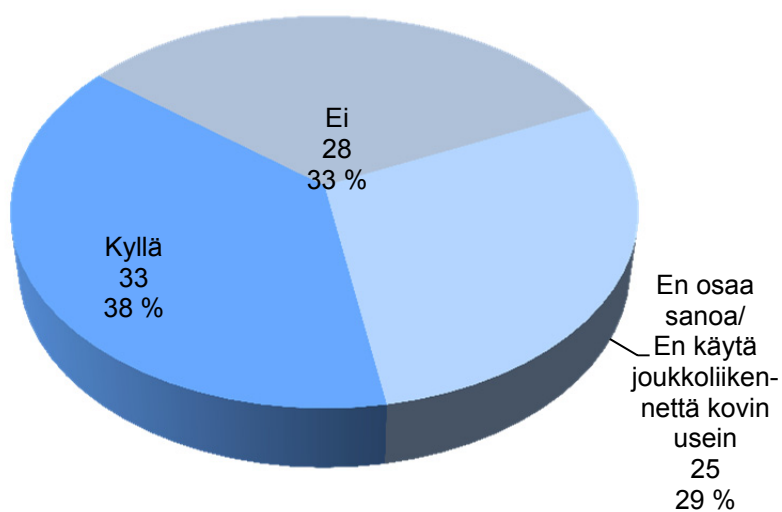
Kuva 19. Aasukyselyn vastaajien arvio nykyisen joukkoliikenteen soveltuvuudesta eri matkatyypeillä Pohjanmaalla.



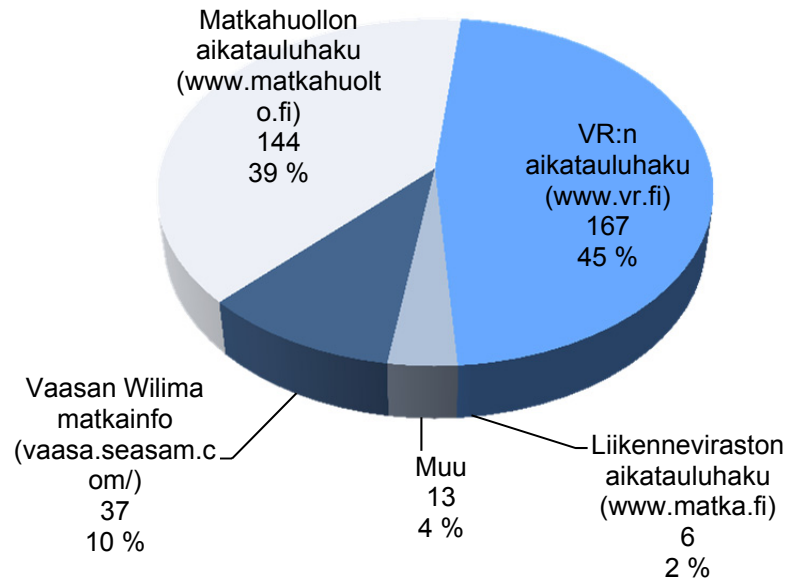
Kuva 20. Aasukyselyn vastaajien arvio nykyisen joukkoliikenteen soveltuvuudesta eri matkatyypeillä Keski-Pohjanmaalla.



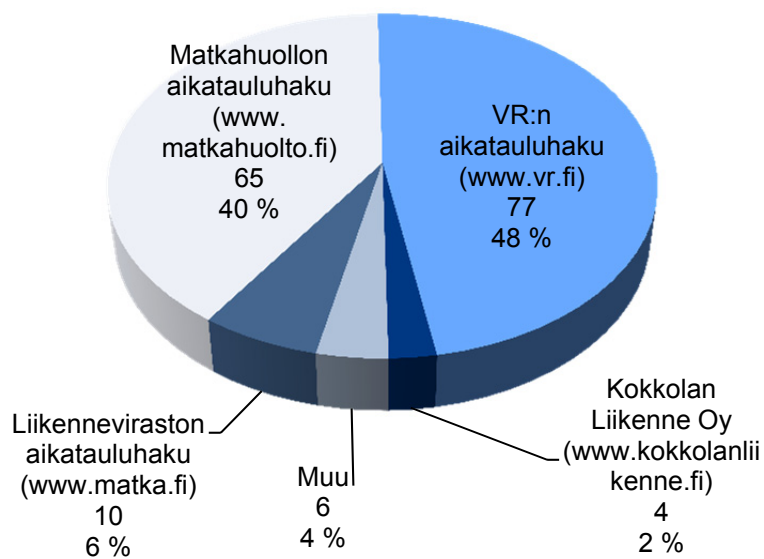
Kuva 21. Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien arvio joukkoliikennepalvelujen tiedon saatavuudesta.



Kuva 22. Keski-Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien arvio joukkoliikennepalvelujen tiedon saatavuudesta.



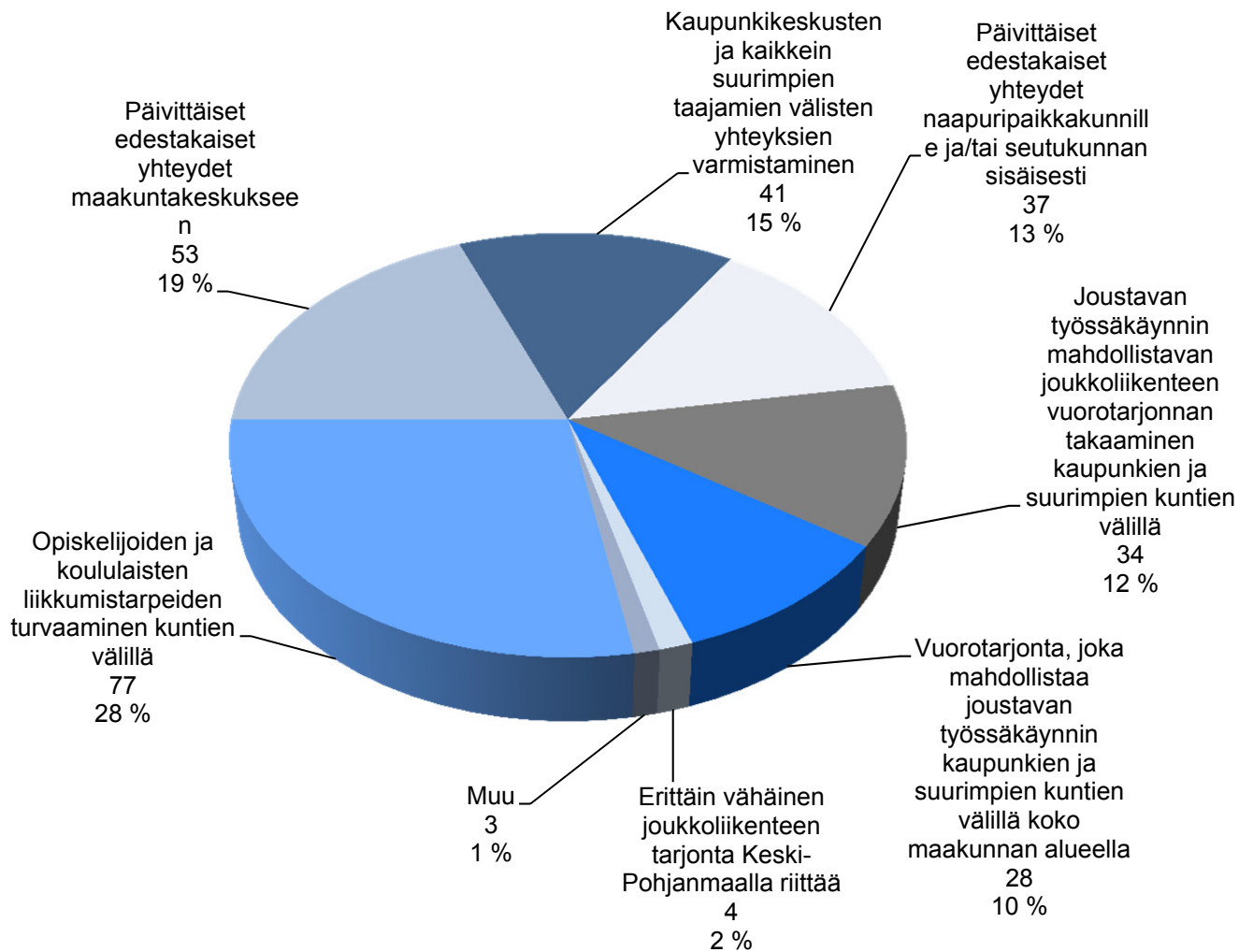
Kuva 23. Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien joukkoliikenteen internet-hakupalvelujen käyttäminen. Kysymyksessä vastaajat ovat voineet valita useita vaihtoehtoja.



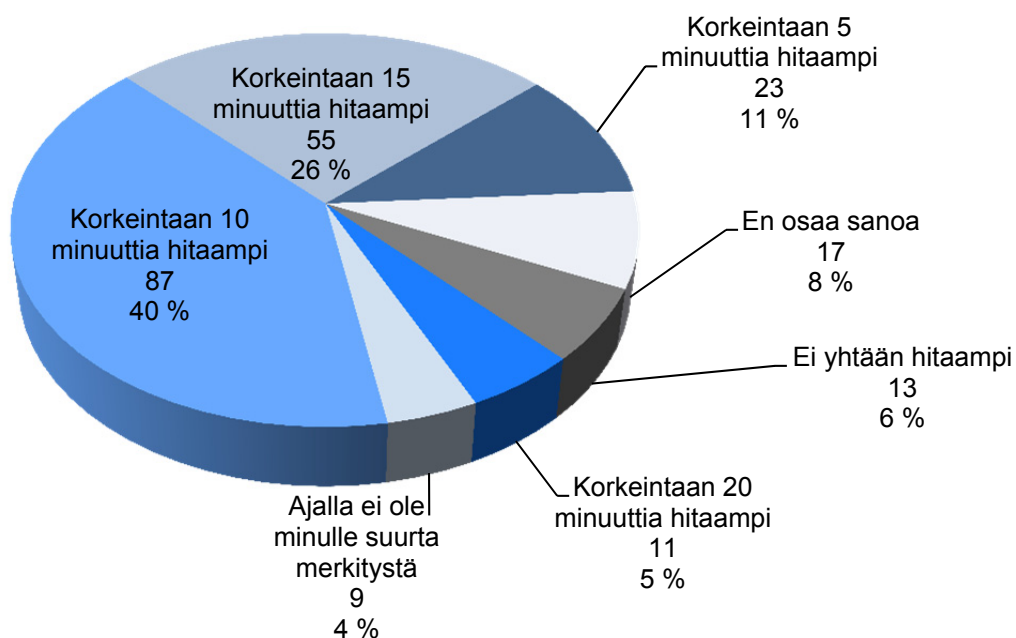
Kuva 24. Keski-Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien joukkoliikenteen internet-hakupalvelujen käyttäminen. Kysymyksessä vastaajat ovat voineet valita useita vaihtoehtoja.



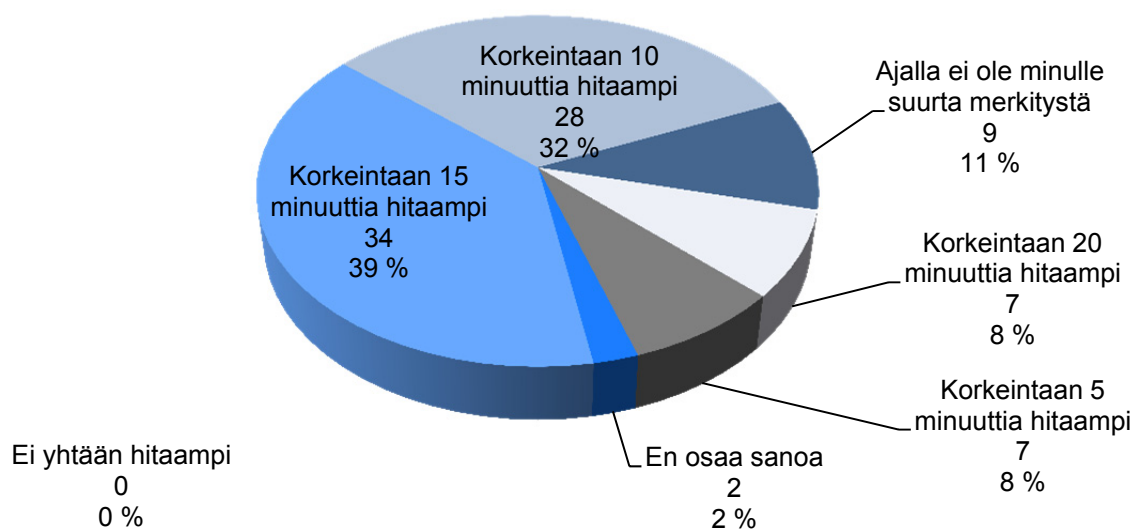
Kuva 25. Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien arvio realistisista joukkoliikennepalveluista Keski-Pohjanmaalla. Kysymyksessä vastaajat ovat voineet valita useita vaihtoehtoja.



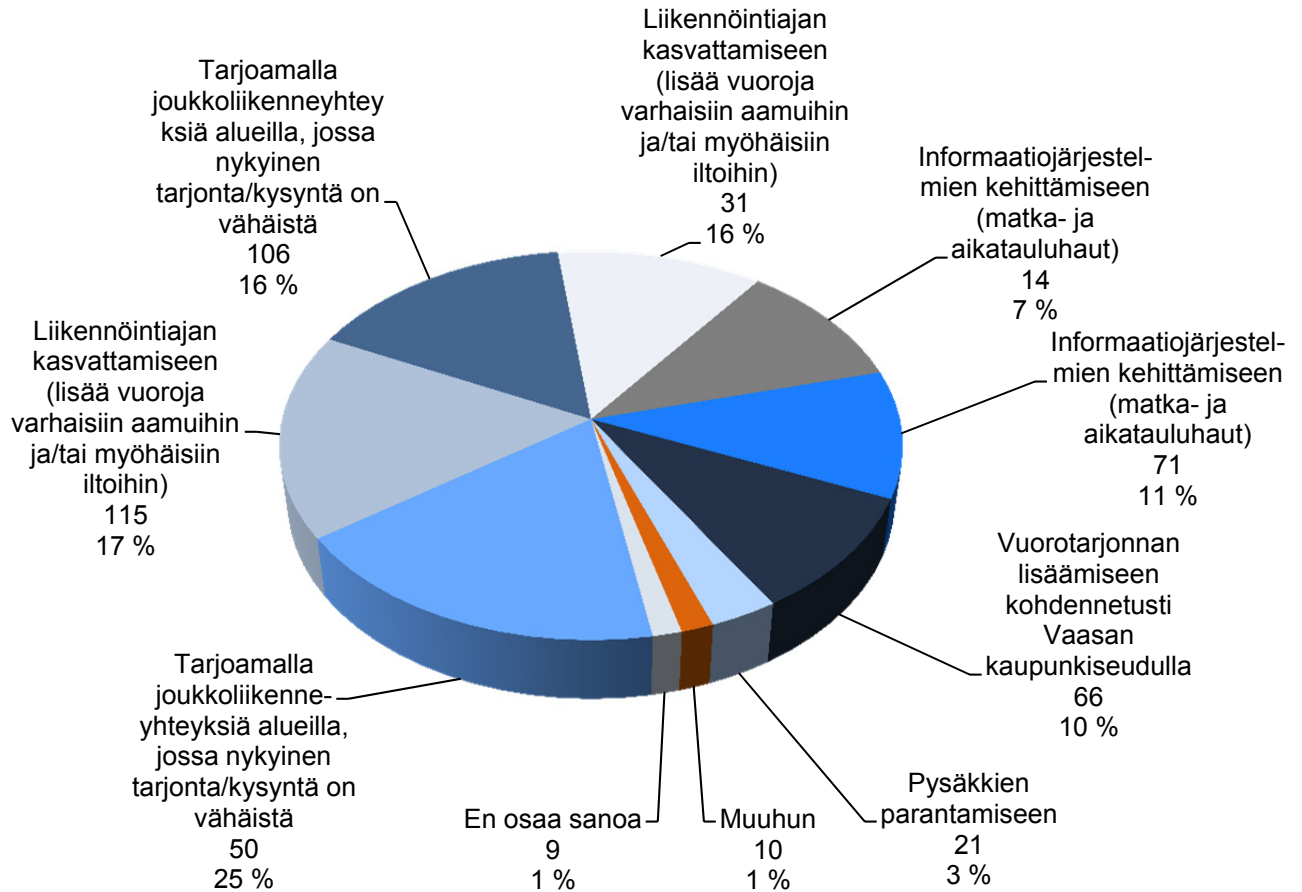
Kuva 26. Keski-Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien arvio realistisista joukkoliikennepalveluista Keski-Pohjanmaalla. Kysymyksessä vastaajat ovat voineet valita useita vaihtoehtoja.



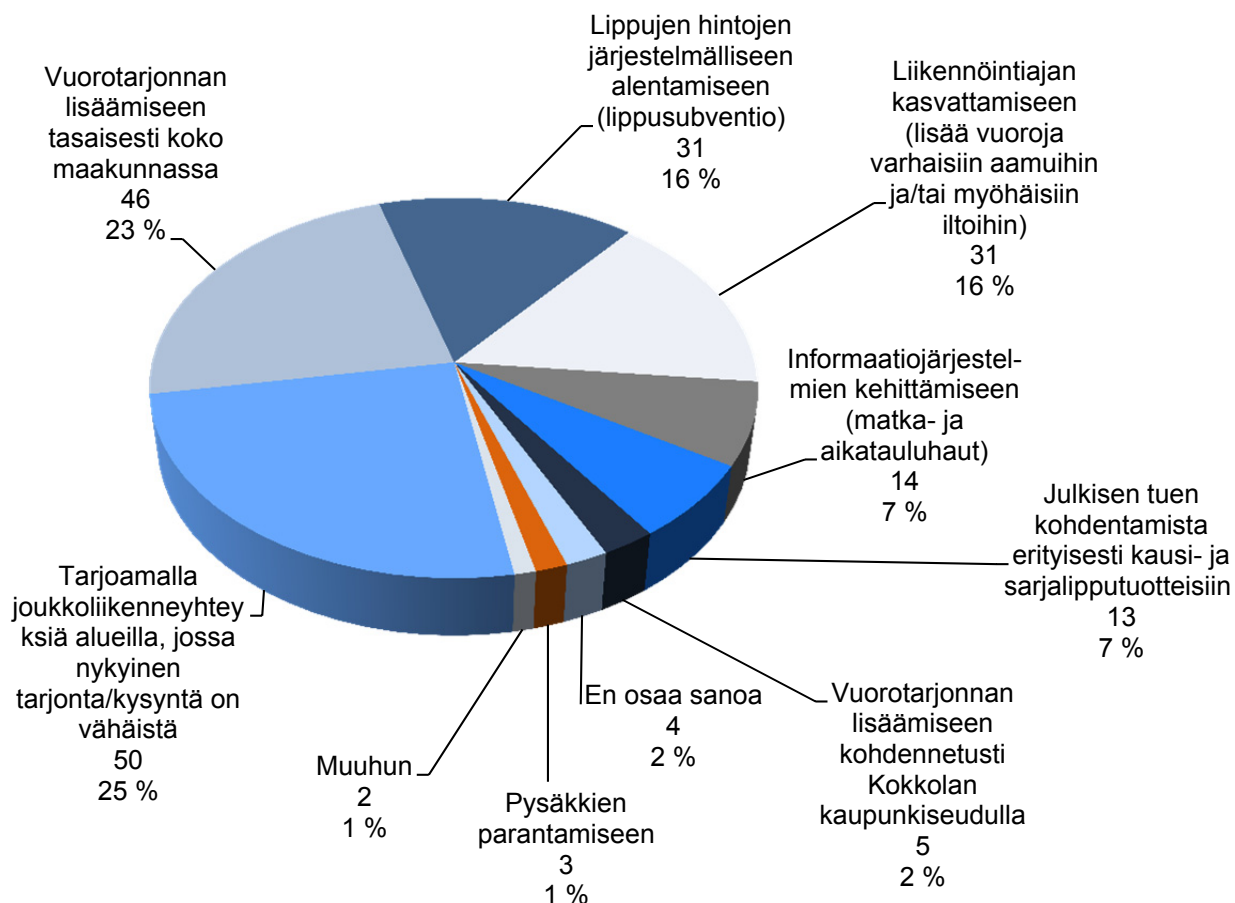
Kuva 27. Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien jousto joukkoliikenneyhteyden kestoajassa esimerkkimatkalla.



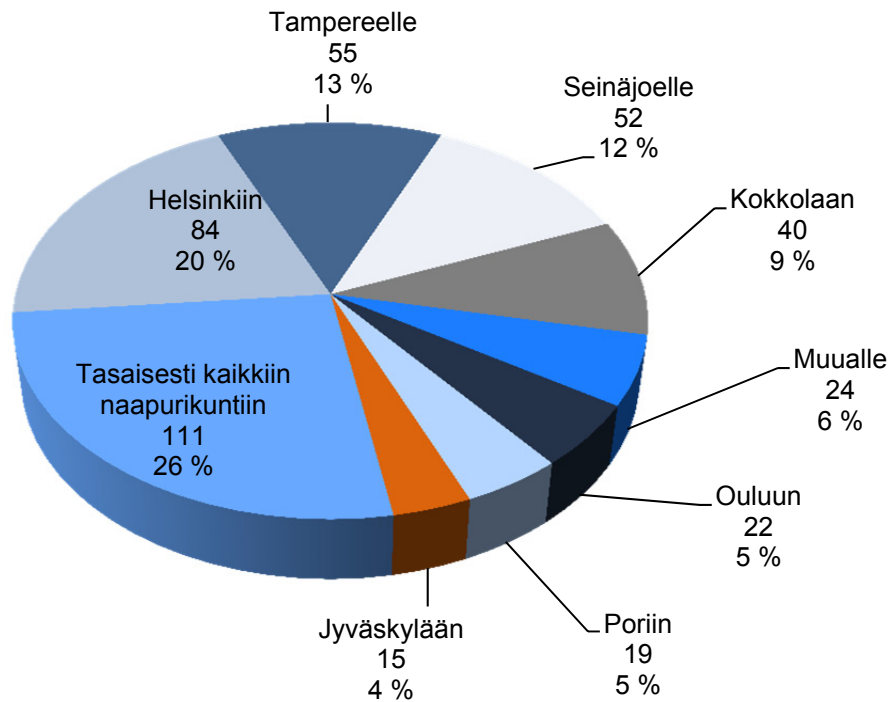
Kuva 28. Keski-Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien jousto joukkoliikenneyhteyden kestoajassa esimerkkimatkalla.



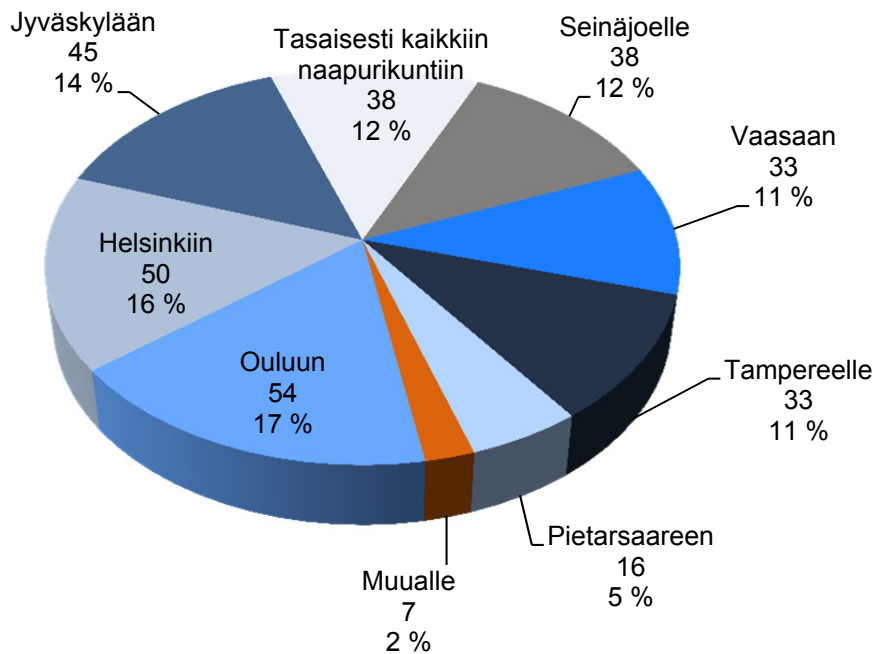
Kuva 29. Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien arvio joukkoliikenteen lisärahoituksen kohdentamisesta. Kysymyksessä vastaajat ovat voineet valita useita vaihtoehtoja.



Kuva 30. Keski-Pohjanmaan asukaskyselyn vastaajien arvio joukkoliikenteen lisärahoituksen kohdentamisesta. Kysymyksessä vastaajat ovat voineet valita useita vaihtoehtoja.

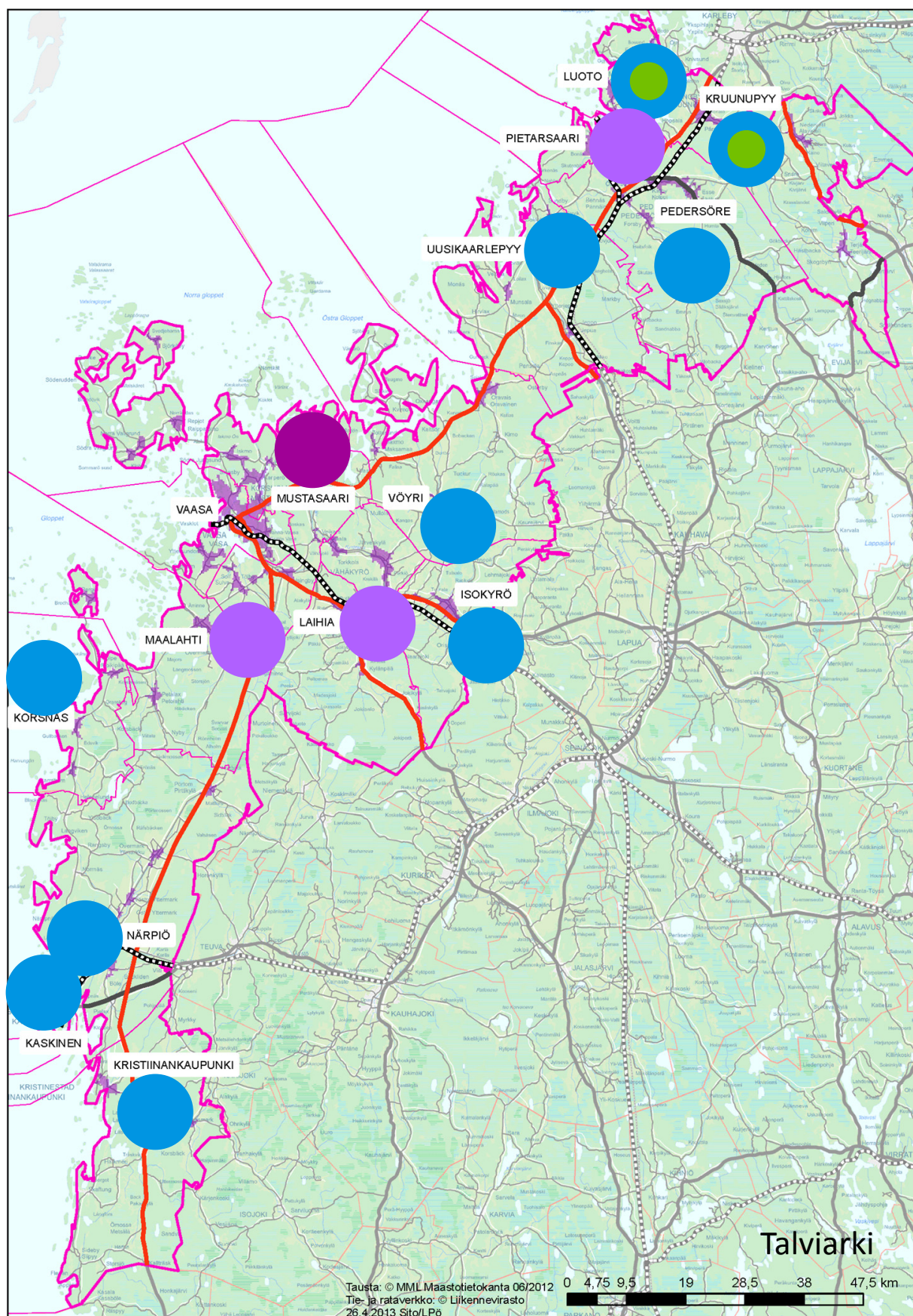


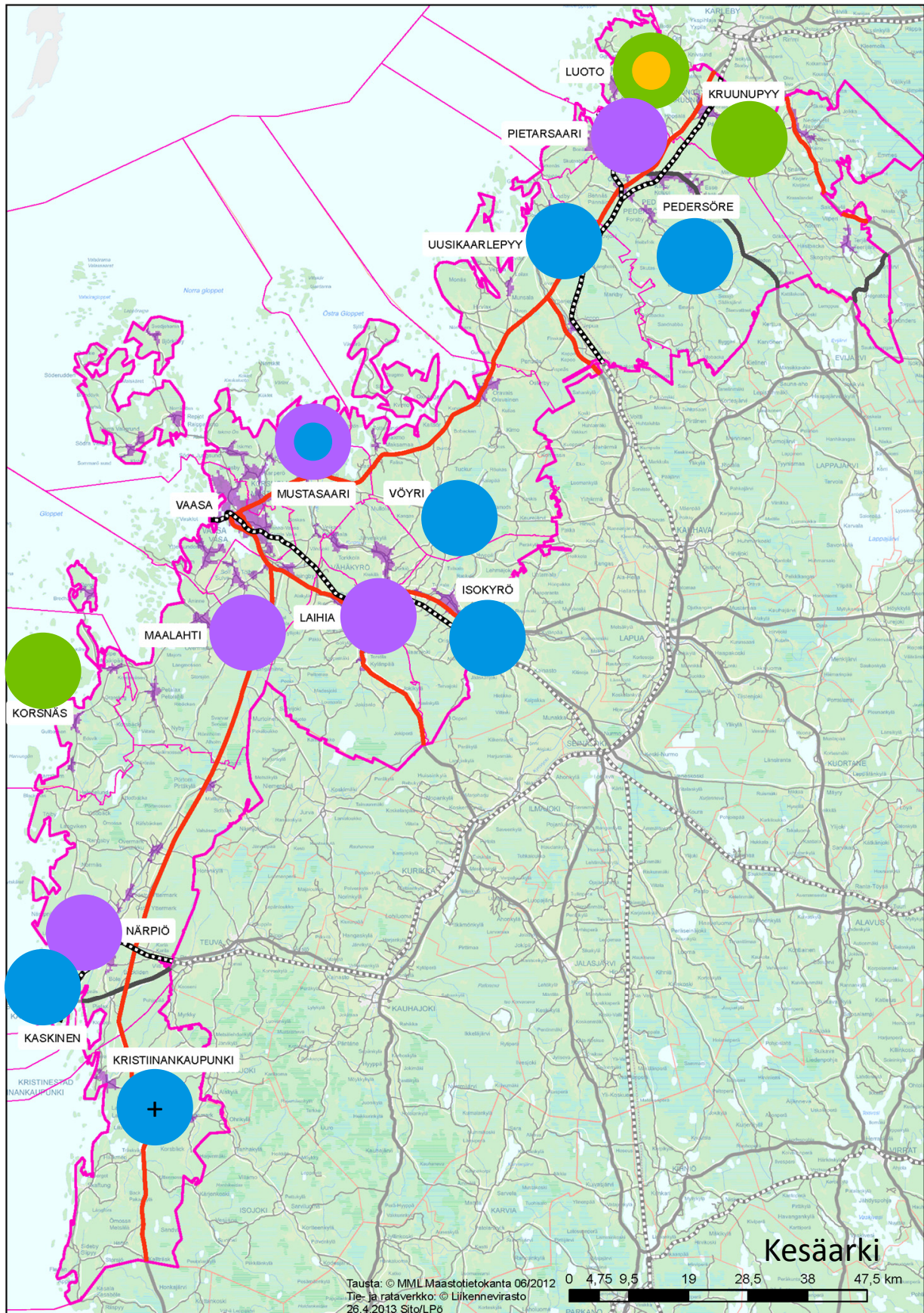
Kuva 31. Pohjanmaan kyselyn vastausten jakautuminen kysyttäessä, minne Pohjanmaan maakunnasta tulisi olla toimivat joukkoliikenneyhteydet.



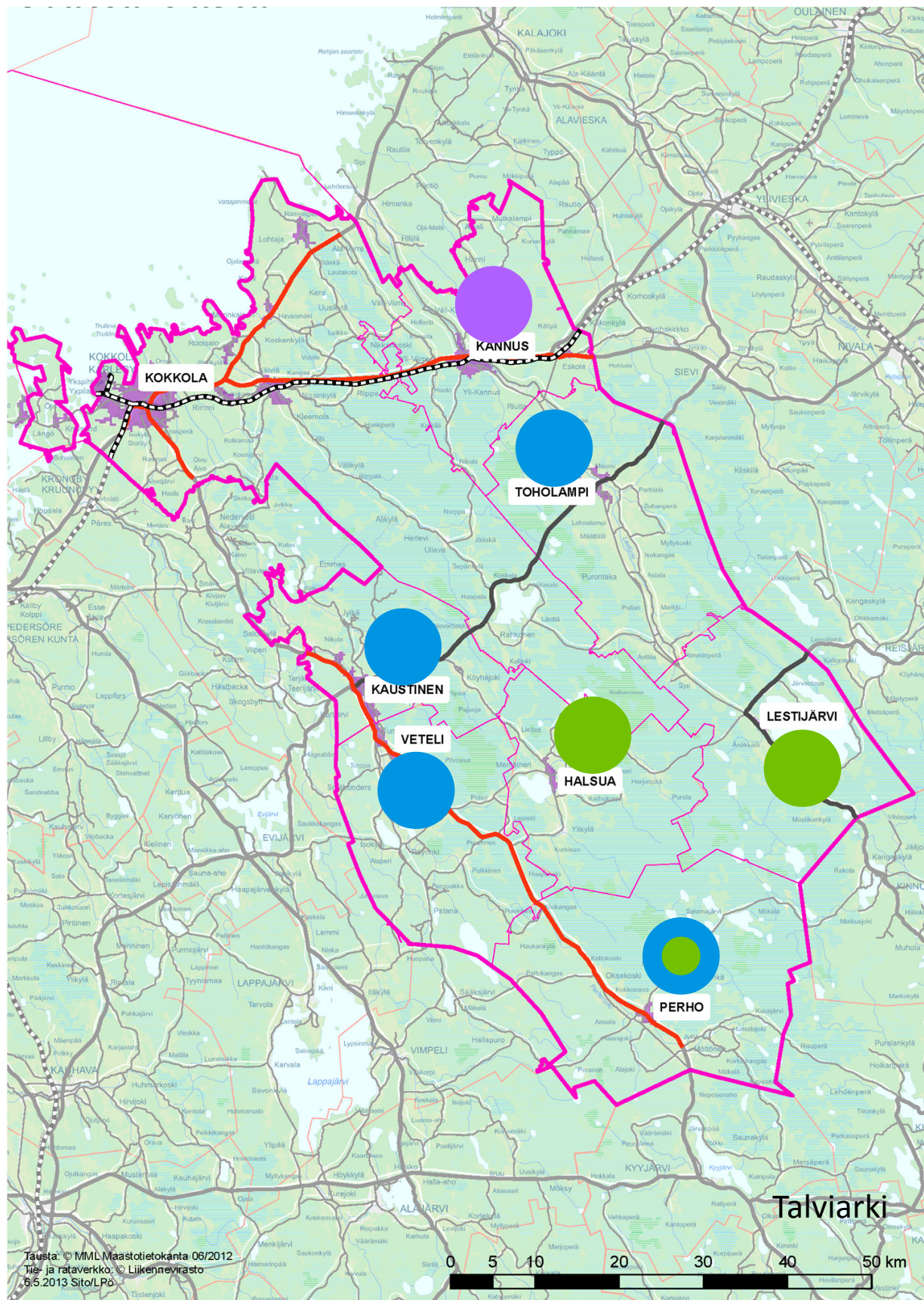
Kuva 32. Keski-Pohjanmaan kyselyn vastausten jakautuminen kysyttäessä, minne Keski-Pohjanmaan maakunnasta tulisi olla toimivat joukkoliikenneyhteydet.

Liite 3: Karttakuvaus Pohjanmaan talvi- ja kesäarjen palvelutasotavoitteista

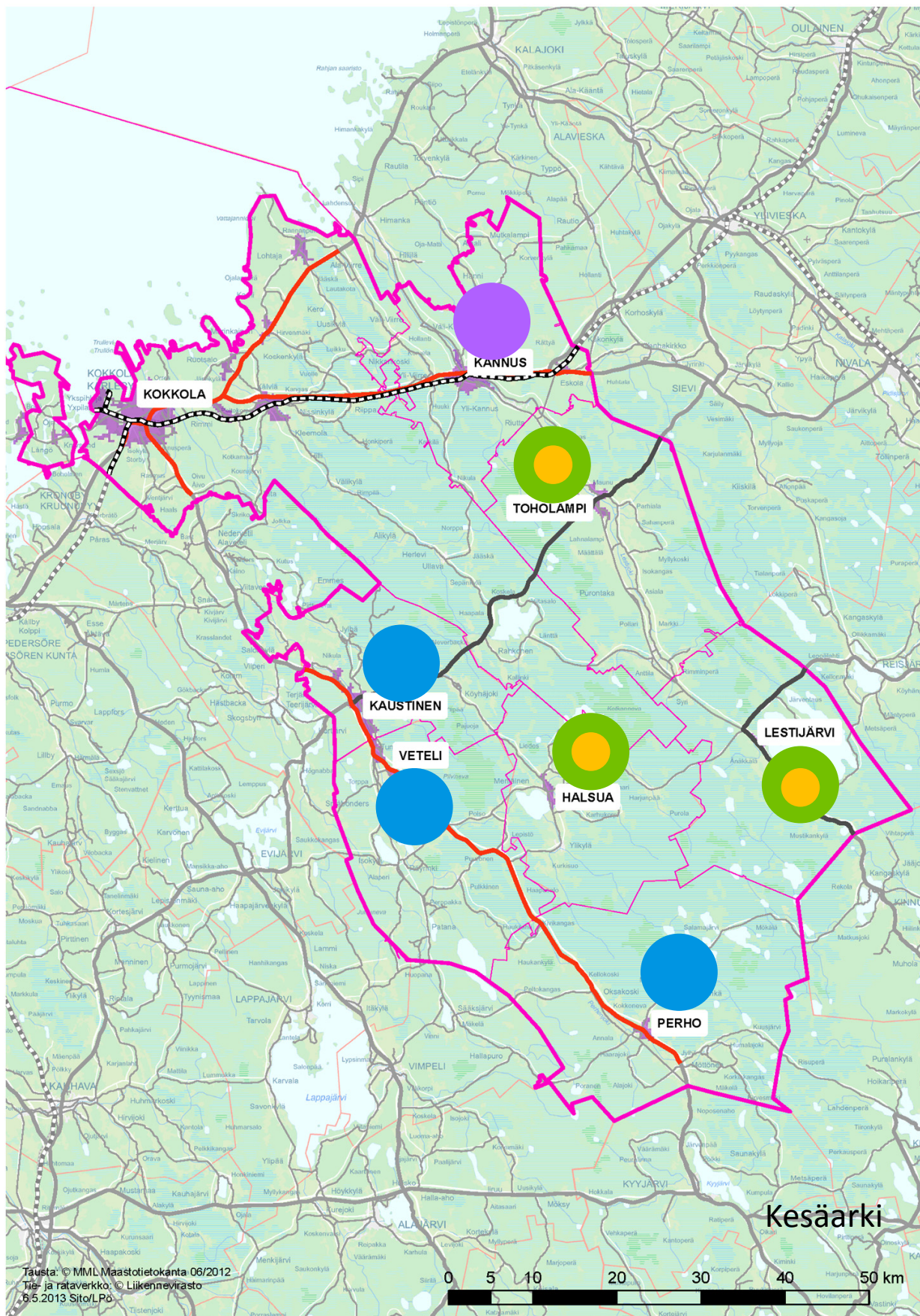




Liite 4: Karttakuvaus Keski-Pohjanmaan talvi- ja kesäarjen palvelutasotavoitteista



LIITE 4

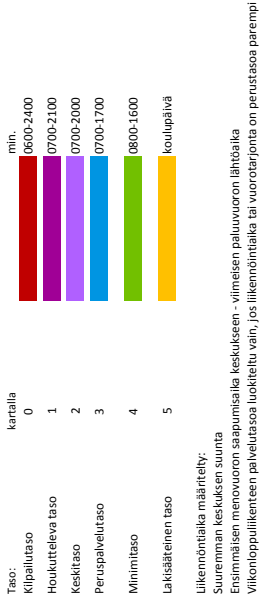
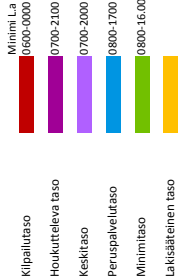


Liite 5

Yhteydet kuntakeskuksista Vaasaan talvialkuväinä
Pohjanmaa

Vuoromäärä (X + X)

Kunta	Palvelutaso	Linja-auto väli		Linja-auto, pitkä		Juna, taajama		Juna, S/C/P		Liikennemääntä		Vuoroja 6:00-9:00		Vuoroja 15:00-18:00		Muut vuorot		Vuorot yhteensä		Huomioit, palvelutasoon
		->Vaasa	Vaasa->	->Vaasa	Vaasa->	->Vaasa	Vaasa->	->Vaasa	Vaasa->	->Vaasa	Vaasa->	->Vaasa	Vaasa->	->Vaasa	Vaasa->	->Vaasa	Vaasa->			
perustaso-	Isokyrö, keskusta	4	5							0745-1630	1	1	1	2	2	2	4	5	Vt liittymää ei tarkasteltu	
	Kaskinen	5	3							0845-1710	1	0	1	1	3	2	5	3	Vaihdollisia Närpiön kautta, pitkä matka-aika	
	Korsnäs	2	3							0740-1615	1	0	0	2	1	1	2	3	ympärivuotinen	
	Kristinankaupunki	5	2	5	5					0650-1630	3	1	2	3	5	3	10	7		
	Kruunupyy	1	3	3	3					0940-1720	0	0	0	0	0	3	4	4	St1, ei mahdollista työssäkäyntiä	
	Laihia	14	16	4	3					0735-1745	4	4	4	5	10	10	18	19	Laihia MH	
keskitaso-	Luohto/Larsmo	2	1	1	1					0940-1415	0	0	0	0	3	2	3	2	Ei mahdollista työssäkäyntiä	
	Maalahti	14	12							0650-2000	6	1	3	5	5	6	14	12	Keskittasosta puuttu kaksi paluuvuoroa	
	Mustasaari/Sepänkylä	21	21	5	4					0630-1905	9	5	8	11	9	9	26	25	Palkkalisiennealueella, mukana myös vakiovuorot	
keskitaso-	Närpiö	6	5	5	5					0650-2000	3	1	3	3	5	6	11	10		
	Pedersöre	4	5			3	5	2	1	0742-1925	2	0	2	3	5	8	9	11	Vaihdollisia Pietarsaaren kautta, pitkä matka-aika	
	Pietarsaari	3	3	5	5	3	5	2	1	0220-1925	2	1	2	3	9	10	13	14	Keskittasosta puuttuy yksi menovuoro	
	Uusikaarlepyy	2	3	5	4					0720-2050	1	1	1	1	5	5	7	7		
	Vöyri	9	11							0740-2050	2	2	1	4	6	6	9	11		



[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Yhteydet joukkoliikenteen laulukäyvillä Keski-Pohjanmaa, Pohjanmaa, Etelä-Pohjanmaa																			
Vuoromäärä (X + X)																			
Kunta	Palvelutaso	linja-auto väli		linja-auto, pika		juna, taajama		juna, S/C/P		Liikennöintiala		Vuorot 6:00-9:00		Vuorot 15:00-18:00		Huomiot, palvelutasoon			
		->Kokkola	Kokkola->	->Kokkola	Kokkola->	->Kokkola	Kokkola->	->Kokkola	Kokkola->	->Kokkola	Kokkola->	->Kokkola	Kokkola->						
Pietarsaari		12	10	3	3					0600-2020	4	3	3	5	8	5	15	13	Pendelointi ok molempin suuntin, paluukyytejä Pietarsaaresta vähän
Luo		7	7							0640-2020	2	1	2	3	3	3	7	7	Pendelointi Kokolan suuntaan ok
Kruunupy		5	3	2	2					0600-1730	2	1	2	2	3	2	7	5	Pendelointi ok molempin suuntin
Vaasa			1	5	5					0745-1950					5	6	5	6	
Kunta	Palvelutaso	linja-auto väli		linja-auto, pika		juna, taajama		juna, S/C/P		Liikennöintiala		Vuorot 6:00-9:00		Vuorot 15:00-18:00		Huomiot, palvelutasoon			
		->Vaasa	Vaasa->	->Vaasa	Vaasa->	->Vaasa	Vaasa->	->Vaasa	Vaasa->	->Vaasa	Vaasa->	->Vaasa	Vaasa->	->Vaasa	Vaasa->	->Vaasa	Vaasa->		
Seinäjoki																			
Uusikaarlepy-Pietarsaari	perus	0740-1815	9+7	4+5	13+12	4	3	2	3	Hyvä peruspalvelutaso									
Luo-Pietarsaari	perus	0740-1610	13+9		13+9	3	3	4	1	Itäpaluut heikkoja, viimeinen lähtö alkaisin									
Kruunupy-Pietarsaari	perus	0750-1855	3+5	2+2	5+7	2	2	2	2										
Pietarsaari-Kokkola	perus	0600-2020	12+10	3+3	15+13	4	3	3	5	Erittäin hyvä peruspalvelutaso									
Luo-Kokkola	perus	0640-2020	7+7		7+7	2	1	2	3	Hyvä peruspalvelutaso									
Kruunupy-Kokkola	perus	0600-1730	5+3	2+2	7+5	2	2	2	2	Hyvä peruspalvelutaso									
Minimi La																			
Kilpailutaso																			
Houkutteleva taso																			
Keskitaso																			
Peruspalvelutaso																			
Minimitaso																			
Lakisääteinen taso																			
Taso:	kartalla	min.																	
Kilpailutaso	0																	34+34	
Houkutteleva taso	1																	12+12	
Keskitaso	2																	5+5	
Peruspalvelutaso	3																	0+0	
Minimitaso	4																	0+0	
Lakisääteinen taso	5																	0+0	
Liikennöintiala määritely:																			
Suuremman keskuksen suunta																			
Ensimmäisen menovuoron saapumisajalla keskuksen - viimeisen paluuvuoron lähtöajalla																			
Vihkonoppulikkeiden palvelustasoa luokitella vain, jos liikennöintiala tai vuorotajonta on perustasoa parempi																			

Yhteydet joukkoliikenteen laatuikäyväillä Keski-Pohjanmaa, Pohjanmaa, Etelä-Pohjanmaa														
Vuoromäärä (X + X)														
Kunta	Palvelutaso	linja-auto vakio ->Kokkola Kokkola->	linja-auto, pikä ->Kokkola Kokkola->	linja-auto, pikä ->Kokkola Kokkola->	Juna, S/C/P ->Kokkola Kokkola->	Liikennöintialia klo-klo Kokkola->	Vuoroja 6:00-9:00 ->Kokkola Kokkola->	Vuoroja 15:00-18:00 ->Kokkola Kokkola->	Muut vuorot ->Kokkola Kokkola->	Vuorot yhteensä ->Kokkola Kokkola->	Huomiot, palvelutasoon			
Pietarsaari		2	4	4	2	0600-2020	0	1	1	5	4	6	6	
Luoto		1	2			1015-2020	0	0	0	1	2	1	2	
Kruunupyy		2	1	2	2	0600-1730	0	1	1	3	1	4	3	
Vaasa									0	0	0	0	0	
Kunta	Palvelutaso	linja-auto vakio ->Vaasa Vaasa->	linja-auto, pikä ->Vaasa Vaasa->	linja-auto, pikä ->Vaasa Vaasa->	Juna, taajama ->Vaasa Vaasa->	Liikennöintialia klo-klo Vaasa->	Vuoroja 6:00-9:00 ->Vaasa Vaasa->	Vuoroja 15:00-18:00 ->Vaasa Vaasa->	Muut vuorot ->Vaasa Vaasa->	Vuorot yhteensä ->Vaasa Vaasa->	Huomiot, palvelutasoon			
Seinäjohti						0745-1950	1	2	1	3	-2	-5	0	0
Uusikaarlepyy-Pietarsaari	minimi	0740-1815	1+0	4+5	Yht.	Ammuneno	Ammupäluu	Ittaneno	Ittapäluu	Huomi				
Luoto-Pietarsaari	minimi		2+1	2+1	5+5	0	1	1	1	El mahdollista työssäkäyntiä				
Kruunupyy-Pietarsaari	perus		1+2	2+2	3+4	1	1	1	1	El mahdollista työssäkäyntiä				
Pietarsaari-Kokkola	perus		3+3	3+3	6+6					Työssäkäynti mahdollista				
Luoto-Kokkola	minimi		1+2		1+2					Työssäkäynti toimii vain Kokkolasta Pietarsaareen				
Kruunupyy-Kokkola	minimi		2+1	2+2	4+3					El mahdollista järkevää työssäkäyntiä				
										El mahdollista järkevää työssäkäyntiä				
Kilpailutaso	Minimi La 0600-0000													
Houkutteleva taso	0700-2100													
Keskitaso	0700-2000													
Peruspalvelutaso	0800-1700													
Minimitaso	0800-1600													
Lakisäätöinen taso														
Taso:	kertalla	min.												
Kilpailutaso	0													34+34
Houkutteleva taso	1													12+12
Keskitaso	2													5+5
Peruspalvelutaso	3													0+0
Minimitaso	4													0+0
Lakisäätöinen taso	5													0+0
Liikennöintialia määritetty: Suuremman keskuksen suunta Ensimmäisen menovuoron saapumisajaksi keskuksen - viimeisen paluuvuoron lähtöajaksi Viiikonloppuliikenteen palvelutasoa luokiteltu vain, jos liikennöintialia tai vuorot arjonta on perustasoa parempi														

Yhteiset joukkoliikenteen laatukäytävillä Keski-Pohjanmaa, Pohjanmaa, Etelä-Pohjanmaa														
Vuoromäärä (X + X)														
Kunta	Palvelutaso	linja-auto vakio ->Kokkola	linja-auto, pika ->Kokkola	linja-auto, pika ->Kokkola	Jun, tajiama ->Kokkola	Jun, S/C/P ->Kokkola	Liikennöintiaika klo-klo	Vuoroja 6:00-9:00 ->Kokkola	Vuoroja 15:00-18:00 ->Kokkola	Muut vuorot ->Kokkola	Vuorot yhteensä ->Kokkola	Huomiot, palvelutason Kokkola->		
Pietarsaari							0600-2020			0	0	0		
Luoto							0640-2020			0	0	0		
Kruunupyy		1	1	3	1		0600-1545			4	2	2		
Vaasa							0745-1950			0	0	0		
Kunta	Palvelutaso	linja-auto vakio ->Vaasa	linja-auto, pika ->Vaasa	linja-auto, pika ->Vaasa	Jun, tajiama ->Vaasa	Jun, S/C/P ->Vaasa	Liikennöintiaika klo-klo	Vuoroja 6:00-9:00 ->Vaasa	Vuoroja 15:00-18:00 ->Vaasa	Muut vuorot ->Vaasa	Vuorot yhteensä ->Vaasa	Huomiot, palvelutason Vaasa->		
Seinäjoki							0745-1950	1	2	1	3	-2	0	0
Uusikaarlepyy-Pietarsaari	perus	Vakio	Pika	Yht.	Aamunmeno	Iltaapaluu	Huomi!	Hyvät asiointimahdollisuudet ja yövuoro Ei paluuvuorot Luotoon asioinnin mahdollistavasti asiointi mahdollista Hyvä asiointimahdollisuudet molempiin suuntiin Asiointiaika lyhyt tai koko päivä Asiointiaika lyhyt						
Luoto-Pietarsaari		1+3	4+4	4+4										
Kruunupyy-Pietarsaari		1+1	1+3	2+4										
Pietarsaari-Kokkola		2+4	4+2	6+6										
Luoto-Kokkola		3+1	3+1	3+1										
Kruunupyy-Kokkola		1+1	3+1	4+2										
Kilpailutaso		Minimi La 0600-0000												
Houkuteleva taso		0700-2100												
Keskitaso		0700-2000												
Peruspalvelutaso		0800-1700												
Minimitaso		0800-16.00												
Lakisäteinen taso														
Taso:	kartalla	min.												
Kilpailutaso	0	<div></div> 0600-2400												
Houkuteleva taso	1	<div></div> 0700-2100												
Keskitaso	2	<div></div> 0700-2000												
Peruspalvelutaso	3	<div></div> 0700-1700												
Minimitaso	4	<div></div> 0800-1600												
Lakisäteinen taso	5	<div></div> koulupalva												
Liikennöintiaika määritetty: Suuremman keskuksen suunta Ensimmäisen menovuoron saapumisaika keskukseen - viimeisen paluuvuoron lähtöaika Viikonloppuliikenteen palvelutasoa luokiteltu vain, jos liikennöintiaika tai vuorotarjonta on perustasoa parempi														

Yhteydet joukkoliikenteen laatuikätyville Keski-Pohjanmaa, Pohjanmaa, Etelä-Pohjanmaa											
Vuoromäärä (X + X)											
Kunta	Palvelutaso	linja-auto vakio ->Kokkola Kokkola->	linja-auto, pika ->Kokkola Kokkola->	Junä, taitajama ->Kokkola Kokkola->	Junä, S/C/P ->Kokkola Kokkola->	Ulkemäntiala klo-klo	Vuoroja 6:00-9:00 ->Kokkola Kokkola->	Vuoroja 15:00-18:00 ->Kokkola Kokkola->	Muut vuorot ->Kokkola Kokkola->	Vuorot yhteensä ->Kokkola Kokkola->	Huomioit, palvelutasoon
Pietarsaari						0600-2020			0	0	0
Luoto						0640-2020			0	0	0
Kruunupy						0745-1950			0	0	0
Vaasa						0745-1950			0	0	0
Kunta	Palvelutaso	linja-auto vakio ->Vaasa Vaasa->	linja-auto, pika ->Vaasa Vaasa->	Junä, taitajama ->Vaasa Vaasa->	Junä, S/C/P ->Vaasa Vaasa->	Ulkemäntiala klo-klo	Vuoroja 6:00-9:00 ->Vaasa Vaasa->	Vuoroja 15:00-18:00 ->Vaasa Vaasa->	Muut vuorot ->Vaasa Vaasa->	Vuorot yhteensä ->Vaasa Vaasa->	Huomioit, palvelutasoon
Seinäjoki						0745-1950	1	2	1	3	-2
Uusikaarlepyy-Pietarsaari	perus	Vakio	Pika	Yht.	Aamunumeno	Aamupaluu	Iltaameno	Iltapaluu	Huomi		
Luoto-Pietarsaari	perus	2+2	5+5	5+5					Hyvät yhteydet kaukoliikenteeseen		
Kruunupy-Pietarsaari	perus		2+2	2+2					perus		
Pietarsaari-Kokkola	perus	2+2	3+3	5+5					perus, yhteydet kaukoliikenteeseen		
Luoto-Kokkola	perus	2+2		2+2					perus, yhteydet kaukoliikenteeseen		
Kruunupy-Kokkola	perus		2+2	2+2							
Kilpailutaso											
Houkutteleva taso											
Keskitaso											
Peruspalvelutaso											
Minimitaso											
Lakisääteinen taso											
Taso:	kertalla										
Kilpailutaso	0										34+34
Houkutteleva taso	1										12+12
Keskitaso	2										5+5
Peruspalvelutaso	3										0+0
Minimitaso	4										0+0
Lakisääteinen taso	5										0+0
Liikemäntiala määritely: Suuremman keskuksen suunta Ensimmäisen menovuoron saapumisaika keskuksen - viimeisen paluuvuoron lähtöaika Vikontoppiliikenteen palvelutaso luokiteltu vain, jos liikemäntiala tai vuorotarjonta on perustasoa parempi											

LIITE 6									
Kuntakeskus-									
Vaasa	Yhteysväli	Palvelutasokorjaus	Linjan pituus / km	Vuoropuuteet*	Vuorotarve / päivässä	Kustannusarvio €/km	Päivähinta €	Kausihinta €	
Maalahti	Maalahti-Vaasa	Keskitaso - > Keskitaso	21	0+2	2	2,2	92	20 790	
Pietarsaari	Pietarsaari-Vaasa	Keskitaso - > Keskitaso	100	1+0	1	2,2	220	49 500	
Kruunupyyluoto	Kruunupyyluoto-Vaasa**	Minimitaso > Perustaso	135	1+1	2	2,2	594	133 650	
Kaskinen	Kaskinen-Vaasa	Perustaso - > Perustaso	95	(1)+0	1	2,2	209	47 025	
Luoto	Luoto-Vaasa	Lakisääteinen > Minimi	110	0+1	1	2,2	242	11 132	
Isokyrö	Isokyrö-Laihia-Vaasa	Lakisääteinen > Minimi	45	1+1	2	2,2	198	9 108	
Korsnäs	Korsnäs-Vaasa	Lakisääteinen > Minimi	50	1+1	2	2,2	220	10 120	
Kaskinen	Kaskinen-Kristiinankaupunki	Opiskeluhyteys arkisin	30	1+1	2	2,2	132	25 080	
Korsnäs	Korsnäs-Maalahti (Petolahti)	Opiskeluhyteys arkisin	20	1+0	1	2,2	44	8 360	
Korsnäs	Korsnäs-Närpiö	Opiskeluhyteys arkisin	40	1+1	2	2,2	176	33 440	
Korsnäs	Korsnäs-Vaasa	Opiskeluliityntä SU	50	1	1 viikossa	5,5	275	14 300	
Mustasaari	Sepänkylä-Vaasa***	Perustaso + > Keskitaso	0	Vähintään 0+1	1	2,2	0	0	
Luoto	Luoto-Vaasa	Lakisääteinen > Minimi	110	0+1	1	2,2	242	6 050	
Uusikaarlepyy	Uusikaarlepyy-Vaasa	Aamun työssäkäyntiyhteys	80	1+0	1	2,2	176	4 400	
Yhteensä			886	9+10	19		2 820	372 955	
Talviarki									
Talvilauantai									
Opiskelu									
Kesäarki									
Muut									

Näiden kustannusten lisäksi talviajan liikennöintiajan pidentäminen Juhannukselle kaikessa EPOELYn liikenteessä

Talviarjen yhteyksissä liikennöintikauden pituus on laskettu 225 arkipäiväksi, kesäkaudena 25 arkipäivää. Kouluvuoden pituus opiskeluhyteyksissä 190 päivää.

* Mikäli lisävuoro tarvitaan molempiin päihin (n+n), mikäli vain toiseen suuntaan (n). Mikäli samalla vuorolla voidaan korvata useita palvelutasopuutteita on kilometrit laskettu tämän perusteella.

** Työssäkäyntiyhteys edellyttää Kruunupyystä ja Luodosta aikaisemman menovuoron hankintaa ja itäpäivien paluuta Luotoon

*** Liikennöintiajan pidentäminen klo 20.00 saakka. Ei laskettu kustannuksia. Vaasan toimivalta-alue



Liite 6		Kuntakeskus-																						
Kokkola		Yhteysväli		Palvelutasokorjaus		Linjan pituus / km		Vuoropuuteet*		Vuorotarve / päivässä		Kustannusarvio €/km		Päivähinta €		Kausihinta €								
Halsua	Lestijärvi	Perho	Halsua-Veteli-Kaustinen-Kokkola	Lestijärvi-Kokkola	Perho-Kaustinen-Kokkola	Perho-Halsua-Veteli-Kaustinen-Kokkola	Lestijärvi-Toholampi-Kannus-Kokkola	Halsua-Veteli-Kaustinen-Kokkola	Lestijärvi-Toholampi-Kannus-Kokkola	Halsua-Veteli-Kaustinen-Kokkola	Lestijärvi-Toholampi-Kannus-Kokkola	Halsua-Veteli-Kaustinen-Kokkola	Lestijärvi-Toholampi-Kannus-Kokkola	Halsua-Veteli-Kaustinen-Kokkola	Lestijärvi-Toholampi-Kannus-Kokkola	Halsua-Veteli-Kaustinen-Kokkola	Lestijärvi-Toholampi-Kannus-Kokkola							
																		Minimitaso > Minimitaso	80	1+1	2	2,2	352	79 200
																		Minimitaso > Minimitaso	105	1+1	2	2,2	462	103 950
																		Minimitaso > Perustaso	105	1+0	1	2,2	231	51 975
																		Lakisääteinen > Minitaso	120	1+1	2	2,2	528	24 288
																		Lakisääteinen > Minitaso	105	1+1	2	2,2	462	21 252
																		Opiskeluyhteys Su**	80	1+0	1	5,5	440	20 240
																		Opiskeluyhteys Su**	105	1+0	1	5,5	578	26 565
																		Lakisääteinen > Minitaso	120	1+1	2	2,2	528	13 200
Lestijärvi/Toholampi	Lestijärvi-Toholampi-Kannus-Kokkola	Lestijärvi-Toholampi > Minitaso	105	1+1	2	2,2	462	11 550																
Yhteensä					925	7+6	13		4 043	352 220														

Näiden kustannusten lisänä talvajan liikennöitäjän pidentäminen Juhannukselle kaikessa EPOEL Yn liikenteessä
Talvijen yhteyksissä liikennöintikauden pituus on laskettu 225 arkipäiväksi, kesäkautea 25 arkipäivää. Kouluvuoden pituus opiskeluyhteyksissä 190 päivää.
* Mikäli lisävuoro tarvitaan molempiin päihin (n+n), mikäli vain toiseen suuntaan (n). Mikäli samalla vuorolla voidaan korvata useita palvelutasopuutteita on kilometrit laskettu tämän perusteella.
** Sunnuntait 46 viikkoa

KUVAILEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja JF/2013				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Rosa \ [Äj cæ è ää ä [Äj cæ è ää ä : ää 4 è) ^ } Ä Xä] ää • ä		Julkaisu-aika syyskuu 2013		
		Kustantaja /Julkaisija Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasopäivitys Palvelutasosuunnitelma vuosille 2014-2018				
<p>Tiivistelmä</p> <p>Keski-Pohjanmaan ja Pohjanmaan maakuntien joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelmat ovat osa koko Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuk- sen viranomaisalueen palvelutasomäärityksiä. Aiemmin on jo valmistunut Etelä-Pohjanmaan maakunnan palvelutasosuunnitelma. Vuo- den 2013 loppuun mennessä Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus asettaa palvelutasotavoitteet vuoden 2018 loppuun ulottuvalle ajanjaksolle Pohjanmaan, Keski-Pohjanmaan ja Etelä-Pohjanmaan maakuntiin.</p> <p>Selvitystyö on tehty samanaikaisesti sekä Keski-Pohjanmaan että Pohjanmaan maakunnan osalta. Prosessin aikana työtä on ohjannut ELY-keskuksen, Keski-Pohjanmaan liiton, Pohjanmaan liiton sekä Kokkolan ja Vaasan kaupunkien muodostama työryhmä. Vuorovaiku- tusmenetelminä työssä on hyödynnetty kunnille ja liikennöitsijöille suunnattua palvelutasotyöpajaa. Työn aikana toteutettiin lisäksi molem- missa maakunnissa kaksi kyselytutkimusta, joiden kohteena olivat alueen oppilaitokset ja maakunnan asukkaat.</p> <p>Selvityksessä on kuvattu joukkoliikenteen nykyinen sekä tavoitteellinen, vuoteen 2018 ulottuva palvelutaso. Kuvaus on tehty yhteysvä- litarkasteluna, mutta selvitys sisältää suosituksia myös seudullisiksi ja kuntakohtaisiksi henkilökuljetusratkaisuksi. Palvelutasomääritys on toteutettu Liikenneviraston alueellista palvelutasoa koskevan ohjeistuksen (15/2011) mukaisesti. Valituille yhteysväleille määriteltiin joukkoliikenteen palvelutaso seuraavan luokituksen mukaisesti: kilpailutaso, houkutteleva taso, keskitaso, peruspalvelutaso, minimitaso tai lakisääteinen taso.</p>				
Asiasanat (YSA:n mukaan)				
ISBN (Painettu)	ISBN (PDF) 978-952-257-11 JEH	ISSN-L 2242-G I I	ISSN (painettu)	ISSN (verkkopainettu) 2242-G I I
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-11 JEH		Kieli Sivumäärä FFG
Julkaisun tilaukset				
Kustannuspaikka ja -aika i			Painotalo	

PRESENTATIONSBLAD

Publikationens serie och nummer Rapporter JF/2013					
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur					
Författare Rosa [Åä æ è ä å [Å^æ éËæ :æÅ4 é} ^} Å Xä] æö • ä		Publiceringsdatum 20FH			
		Utgivare / Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Å4å!æ\$ •c'å[æ}			
		Projektets finansör/uppslagsgivare			
Publikationens titel Dc\ Uba Uub`U?Yg _]!Dc\ Uba Uub`ci _c`]]_YbH`Yb`dUj`Yi`H`gca`}}f]mg` Uäç^ `æ[•`~}}æ^ { æç[•ä^ÅÆFI ÈÆFI					
<p>Sammandrag</p> <p>Serviceplaner för kollektivtrafiken i Mellersta Österbottens och Österbottens landskap är en del av servicenivåmål inom NTM-centralens behörighetsområde i hela Södra Österbotten. Serviceplanen för Södra Österbottens landskap blev redan tidigare färdig. Till slutet av år 2013 kommer ELY-centralen i Södra Österbotten att sätta servicenivåmålen som gäller ända till slutet av år 2018 i Österbotten, Mellersta Österbotten och Södra Österbotten.</p> <p>Redogörelsen har gjorts samtidigt i Mellersta Österbotten och Österbotten. Representanter för ELY-central, Mellersta Österbottens förbund, Österbottens förbund, Karleby stad och Vasa stad har hört till gruppen som väglett arbetet under processen. Serviceplan-workshop för städer och trafikanter användes som växelverkningsmetoder. Till arbetsprocessen hörde också användning av två internetbaserade enkäter i båda landskapen.. Information genom enkäterna gav både läroanstalter och landskaps invånare.</p> <p>I redogörelsen har man beskrivit både den nuvarande och den eftersträvarsvärda servicenivån ända till år 2018. Redogörelsen har gjorts genom att kartlägga förbindelseleder, men den omfattar också rekommendationer till att lösa regionala och kommunala persontransporter. Servicennivån har definierats enligt Trafikverkets anvisning (15/2011) i fråga om den regionala servicennivån. För de valda förbindelselederna definierades kollektivtrafikens servicennivå enligt följande klassificering: konkurrensnivå, lockande nivå, medelnivå, grundservicenivå, miniminivå och lagstadgad nivå.</p>					
Nyckelord (enligt Allärs) Teksti					
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF) 978-952-257-11 JEH	ISSN-L 2242-G I I	ISSN (tryckt)	ISSN (webbpublikation) 2242-G I I	
www www.ely-centralen.fi/publikationer www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-11 JEH		Språk	Sidantal FFG
Beställningar					
Förläggningsort och datum			Tryckeri		

RAPORTEJA - %| 201'

DC<>5BA55B`>5`?9G?4DC<>5BA55B`>CI ??C@=?9BH99B`D5 @9@ H5GCAssF4IMG
D5 @9@ H5GCGI I BB4H9 @A5 `JI CG=@@`&\$%{!&\$%,

9hY`!Dc\`Uba UUb elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-, *-!' (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkójulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-, *-!'

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus